

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME VI.

QUATRIÈME SESSION DU PREMIER PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA.

SESSION 1871.



VOLUME IV.

OTTAWA: Imprimé par I. B. TAYLOR, 29, 31 et 33, Rue Rideau.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION,

VOL. IV., SESSION 1871,

CLASSÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION,

PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET PAR VOLUMES.

MATIÈRES DU VOLUME No. 1.

No. 1... COMPTES PUBLICS de la Puissance du Canada :—pour l'année fiscale expiré 30 juin 1870.

No. 2... MAÎTRE-GÉNÉRAL DES POSTES :—Son rapport pour l'année expirée le 30 j 1870.

MATIÈRES DU VOLUME No 2.

No. 3... COMMERCE ET NAVIGATION de la Puissance du Canada :—Tableaux y rela pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

No. 4... TRAVAUX PUBLICS :—Rapport du ministre pour l'année expirée le 30 juin 18

MATIÈRES DU VOLUME No. 3.

No. 5... MARINE ET PÊCHERIES :—Rapport annuel du département pour l'année expi le 30 juin 1870.

No. 6... REVENU DE L'INTÉRIEUR de la Puissance du Canada :—Rapport, états et sta tiques du, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

MATIÈRES DU VOLUME No. 4.

No. 7... MILICE :—Rapport sur l'état de la milice du Canada, pour l'année 1870.

No. 8... ASSURANCE :—Etats fournis par les compagnies d'assurance conformémen l'acte 31 Vic., c. 48, s. 14.

———————Etat indiquant les compagnies qui ont opéré le dépôt exigé l'acte 31 Vic., c. 49. [*Pas imprimé.*]

———————Rapport annuel de la compagnie d'assurance mutuelle contre feu, Beaver et Toronto. [*Pas imprimé.*]

No. 9... BIBLIOTHÈQUE :—Rapport du bibliothécaire sur l'état de la bibliothèque parlement.

No. 10... PROTECTION DE LA FRONTIÈRE :— Etat des dépenses encourues pour proté la frontière et repousser l'invasion fénienne.

No. 11... BANQUES :—Liste des noms des actionnaires de la banque de l'Amérique Britannique du Nord, et de la banque de la Cité de Montréal. [*Pas imprimée.*] Aussi, états transmis par la banque d'épargne de la cité et du district de Montréal; la banque d'épargne de Northumberland et Durham ; la caisse d'économie de Québec ; la banque d'épargne de Toronto, et la banque de prévoyance et d'épargne de Québec. [*Pas imprimés.*]

————Charte de la banque Royale du Canada, 1870. [*Pas imprimée.*]

————Banque du Haut Canada :—Rapport transmis en vertu de la 9e sec. de 33 Vic., c. 40, intitulé : "Acte pour transférer à Sa Majesté, pour les fins y mentionnées, les biens et les pouvoirs actuellement conférés aux syndics de la banque du Haut-Canada."

No. 12... PÊCHERIES :—Correspondance entre les gouvernements impérial et fédéral au sujet des pêcheries.

————Correspondance ultérieure au sujet des pêcheries.

No. 13... DÉPENSES IMPRÉVUES :—Etat de ces dépenses pendant l'année fiscale courante, du 1er juillet 1870 au 18 février 1871.

No. 14... MONNAIE D'ARGENT AMÉRICAINE :—Etat du montant retiré de la circulation par le gouvernement, avec un compte détaillé des dépenses, ainsi que du montant de la nouvelle émission de monnaie d'argent, etc.

No. 15... CHEMINS DE FER :—Rapports annuels de la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et d'Ottawa, ainsi que de celle du chemin de fer du Nord du Canada. [*Pas imprimés.*]

————Chemin de fer Grand Tronc (en partie), certains états fournis conformément à l'ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 février. [*Pas imprimés.*]

No. 16... GRAY, L'HON. J. H. :—Rapport préliminaire sur l'assimilation des lois d'Ontario, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

No. 17... BUDGET (Estimés) :—Sommes requises pour le service de la Puissance du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1872.

————Supplémentaire pour 1871.

————Supplémentaire pour 1872.

No. 18... COLOMBIE BRITANNIQUE :—Documents relatifs à son admission dans la confédération canadienne.

No. 19... LÉGISLATION :—Correspondance entre les gouvernements impérial et fédéral, etc., au sujet des actes de la législature du Canada ou des législatures provinciales.

MATIÈRES DU VOLUME No. 5.

No. 20... MANITOBA :—Instructions à l'hon. A. G. Archibald, Lieutenant-Gouverneur de Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, etc., etc.

No. 20... MANITOBA :—Correspondance entre les gouvernements impérial et fédéral, avec copie d'un projet de loi devant être soumis au parlement impérial à ce sujet.

————Message, accompagné d'un ordre en conseil établissant des règlements au sujet des terres publiques dans Manitoba.

No. 21... ARBITRES :—Correspondance entre le gouvernement fédéral et les gouvernements de Québec et Ontario au sujet de l'arbitrage.

COMMISSION DE L'ARBITRAGE :—Liste des fonctionnaires du gouvernement fédéral employés par les gouvernements locaux au sujet de l'arbitrage sur la dette publique de Québec et Ontario, indiquant la nature de leurs services, le montant payé à chacun, etc. [*Pas imprimée.*]

No. 22... COMPAGNIE D'ENTREPÔT DE MONTRÉAL :—Correspondance, rapports d'ingénieurs et autres documents relatifs à la location par le gouvernement d'un lot de terre sur le canal Lachine.

No. 23... SECRÉTAIRE D'ETAT :—Son rapport pour l'année expirée le 30 juin 1870.

SECRÉTAIRE D'ETAT POUR LES PROVINCES :—Son rapport sur le département des Sauvages.

No. 24... ACTE DE LA POLICE DES HAVRES :—Recettes et dépenses sous son opération pour l'année expirée le 30 juin 1870. [*Pas imprimé.*]

No. 25... OFFICIERS DE DOUANE :—Etat de toutes les sommes perçues pour obligations, déclarations, certificats, blancs de formules, ou de toutes autres sommes prélevées depuis le 1er juillet 1867, etc., ainsi qu'un état des honoraires, s'il y en a, auxquels ces officiers ont droit. [*Pas imprimés.*]

No. 26... BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Etat général y relatif pour certains districts de la province de Québec. [*Pas imprimé.*]

No. 27... TIMBRES-POSTE :—Etat indiquant le montant payé, et à qui, pour la vente des timbres-poste pendant l'année expirée le 30 juin 1870. [*Pas imprimé.*]

No. 28... RECETTES ET DÉPENSES :—Etat des recettes et dépenses de la Puissance du Canada pour le semestre expiré le 31 décembre 1870.

No. 29... STATUTS DE LA PUISSANCE DU CANADA :—Rapport officiel au sujet de la distribution des statuts, en vertu de l'acte 31 Vic., ch. 1, s. 14. [*Pas imprimé.*]

No. 30... SAUVAGES :—Copies de tous les traités, cessions de terrains ou conventions entre la couronne et les tribus sauvages établies dans la Puissance du Canada, ainsi qu'entre la compagnie de la Baie d'Hudson et des tribus sauvages. [*Pas imprimées.*]

No. 31... HALIFAX, EDIFICE PUBLIC A :—Correspondance entre le gouvernement fédéral et le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse au sujet du nouvel édifice public à Halifax, et de la réclamation faite par le gouvernement local à l'effet d'être remboursé de certaines dépenses encourues par la province pour l'achèvement de cet édifice, depuis le 1er juillet 1867, etc.

No. 32... HALIFAX, MAÎTRE DU HAVRE D' :—Pétitions ou correspondance au sujet de la nomination du maître du havre pour le port d'Halifax. [*Pas imprimées.*]

No. 33... BOUCHETTE, JOSEPH :—Pétitions présentées par Joseph Bouchette, tant en son nom qu'au nom des enfants et petits-enfants de feu Joseph Bouchette, en son vivant arpenteur général du Bas-Canada. [*Pas imprimées.*]

No. 34... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Etat de toutes les soumissions pour travaux à faire sur l'Intercolonial, depuis le dernier rapport,—copies des annonces demandant ces soumissions,—soumissions reçues pour locomotives, matériel roulant et lisses,—nombre des ingénieurs, etc.,—et rapports des ingénieurs, commissaires, etc.,—modification faite à la route choisie par le major Robinson, entre Bathurst et Miramichi, etc.,—état indiquant le montant brut payé pour les salaires des ingénieurs et du personnel, et le nombre de ces derniers employés sur chaque section et division, ainsi que les noms de toutes les personnes qui ont soumissionné depuis le 19 mai 1869,—le montant brut et le taux par mille, etc.,—l'ouvrage fait par chaque entrepreneur,—les noms des ingénieurs, etc., démis ou suspendus,—et les noms des employés actuels, etc.

————————Etat, autant que la chose peut être actuellement constatée, du nombre de ponts au-dessus des dimensions des ponceaux, qu'il faudra construire, avec l'estimation du coût, etc. [*Pas imprimé.*]

————————Etat du nombre de jours pendant lesquels chaque commissaire du chemin de fer Intercolonial a été engagé dans l'exécution de ses devoirs au siége du gouvernement,—ainsi qu'un état des sommes payées pour frais de voyage. [*Pas imprimés.*]

————————Etat des terrains pris de chaque personne pour les besoins du chemin de fer sur les sections 4 et 11, et des montants payés, ainsi que des sommes payées aux évaluateurs et aux hommes de loi. [*Pas imprimé.*]

No. 35... PUNSHON, RÉVÉREND W. MORLEY :—Correspondance entre le gouvernement fédéral et le révérend W. Morley Punshon et autres, au sujet de la nomination des aumôniers devant accompagner l'expédition militaire envoyée à la province de Manitoba.

No. 36... GRAINS, FLEUR ET FARINE :—Etat indiquant la quantité importée dans la Puissance pendant l'année 1870—le nombre de minots de chaque espèce de grain,—le nombre de minots exempts de droits et le nombre de minots payant des droits, etc.

No. 37... CHANGE STERLING :—Etat indiquant le montant total acheté par le gouvernement fédéral pendant l'année 1870,—le taux payé et le nom de la banque de laquelle il a été acheté, etc.

No. 38... CANAL LACHINE :—Rapport de l'ingénieur du département des travaux publics sur la permission demandée à l'effet d'ériger un pont de chemin de fer traversant le canal Lachine, sur la rue Wellington. [*Pas imprimé.*]

————————Rapport supplémentaire do do [*Pas imprimé.*]

————————Rapports ayant trait à la construction d'un ponceau sur le canal Lachine. [*Pas imprimés.*]

No. 39... Havres de refuge sur les lacs Huron et Erié :—Correspondance, ordres en conseil, soumissions et autres documents y relatifs, etc. [*Pas imprimés.*]

——————————Rimouski :—Correspondance, ordres en conseil et rapports d'ingénieurs, etc., relatifs à une exploration pour la construction d'un havre de refuge à Rimouski, etc. [*Pas imprimés.*]

No. 40... Sterling, George :—Correspondance avec le département des travaux publics au sujet de sa réclamation pour dommages résultant de l'intervention d'un officier de ce département. [*Pas imprimée.*]

No. 41... Canal Welland :—Rapports ayant trait aux travaux sur le canal Welland, connus sous le nom de "Niveau du Lac Erié." [*Pas imprimés.*]

No. 42... Bills Privés :—Compte détaillé de toutes sommes reçues pour bills privés pendant ce parlement, etc. [*Pas imprimé.*]

No. 43... Droits d'Auteurs :—Correspondance relative à ce sujet ainsi qu'à la réimpression en Canada d'ouvrages anglais soumis aux droits d'auteurs.

No. 44... Nord-Ouest, Réclamations y relatives :—Etat de toutes les réclamations adressées au gouvernement fédéral et résultant de l'insurrection dans le Nord-Ouest, etc.

No. 45... Importations :—Etats indiquant la quantité de charbon, coke, blé, maïs et autres grains importés dans chacune des provinces d'Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick respectivement, et le montant des droits perçus, etc.

No. 46.. Défense du Pays :—Correspondance, non indiquée comme "séparée," au sujet de la défense du pays,—ainsi que les ordres en conseil, etc., relatifs à la mission de l'honorable A. Campbell en Angleterre, et son rapport à cet effet.

MATIÈRES DU VOLUME No. 6.

No. 47... Rivière Rouge, Expédition à la :—Rapport de M. S. J. Dawson sur l'expédition de 1870, etc.

——————————Etat indiquant les noms des vaisseaux nolisés par le gouvernement impérial pour l'expédition de la Rivière Rouge, en 1870, etc.

No. 48... Colombie Britannique :—Tableau de la quantité et de la valeur des importations pendant la dernière année fiscale,—du montant des droits perçus et du montant qui aurait été perçu si le tarif actuel du Canada y eut été en force.

No. 49... Fonds de Retraite :—Etat des pensions et gratifications accordées en vertu de l'acte 33 Vic. ch. 4.

No. 50... Nouveau-Brunswick :—Correspondance entre le gouvernement fédéral et le gouvernement local du Nouveau-Brunswick, depuis le 1er juillet 1867, au sujet de certaines réclamations non réglées, etc.

No. 51... REBUTS OU BRAN DE SCIE DES MOULINS :—Règlements relatifs aux pêcheries pour empêcher que l'on jette du bran de scie et des rebuts de moulin dans les cours d'eau fréquentés par le poisson, et pourvoyant au recouvrement des amendes, etc. [*Pas imprimés.*]

No. 52... MALLES :—Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, indiquant les heures d'arrivée et de départ de toutes les malles aux bureaux de poste de Montréal, Kingston, Ottawa, Toronto et Sarnia, etc., etc. [*Pas imprimée.*]

No. 53... FRENETTE, LOUIS :—Lettre de démission de Louis Frenette, écuyer, maître de poste de la Rivière Ouelle, avec la correspondance à ce sujet. [*Pas imprimée.*]

No. 54... COMMISSION DES CANAUX :—Copie de la commission et des instructions données aux commissaires, et leur rapport.

——————Rapport supplémentaire :—Lettre de G. Laidlaw, écuyer, l'un des commissaires des canaux.

No. 55... CANAL ST. PIERRE :—Etat des péages perçus ainsi que du nombre de vaisseaux qui ont traversé le canal, etc.,—et rapport sur l'état des travaux. [*Pas imprimés.*]

No. 56... PÉNINSULE DE LA PRESQU'ILE :—Correspondance entre le département de la marine et des pêcheries et le gouvernement d'Ontario au sujet des terres dans la péninsule, dans le township de Brighton, et rapports sur l'exploration et l'évaluation de ces terres. [*Pas imprimés.*]

No. 57... RIVIÈRES MADAWASKA ET ST. JEAN :—Rapport de l'officier chargé d'en faire l'exploration. [*Pas imprimé.*]

No. 58... IMPRESSIONS ET RELIURE :—Etat des dépenses pour impressions et reliure faites sans soumissions, sous l'autorité de l'acte concernant la charge d'Imprimeur de la Reine. [*Pas imprimé.*]

No. 59... CHEMINS DE FER, NOUVELLE-ECOSSE :—Correspondance entre le gouvernement, etc., et les gérants des chemins de fer du gouvernement à la Nouvelle-Ecosse, au sujet de l'administration et du tarif, etc., etc. [*Pas imprimée.*]

No. 60... PÉNITENCIERS :—Troisième rapport annuel des directeurs.

——————Etat indiquant les initiales de tous les détenus dans les pénitenciers de Kingston, St. Jean et Halifax, et la cause de leurs incarcération, etc. [*Pas imprimé.*]

No. 61... BUREAUX D'EXAMINATEURS :—Correspondance relative à la création de bureaux d'examinateurs chargés d'acorder des certificats de capacité aux capitaines ou seconds de navires au long cours, etc. [*Pas imprimée.*]

No. 62... RÉGATTES :—Correspondance entre la maison de la Trinité de Montréal et la police fluviale, etc., au sujet des régattes qui ont eu lieu à Lachine, l'automne dernier. [*Pas imprimée*]

No. 63... ACCIDENTS SUR LES CHEMINS DE FER :—Copies des ordres ou instructions donnés, en vertu de l'acte des chemins de fer, au sujet des formules d'après lesquelles doivent être rédigés les rapports sur les accidents graves, etc. [*Pas imprimées.*]

No. 63...	ACCIDENTS SUR LES CHEMINS DE FER :—Rapports transmis par chaque compagnie, en vertu de l'acte des chemins de fer, sur les accidents survenus, etc., etc. [*Pas imprimés.*]
No. 64...	AGRICULTURE :—Rapport du ministre pour l'année 1870.
	————Rapport du ministre en vertu de l'acte du recensement. [*Pas imprimé.*]
No. 65...	ACTE SEIGNEURIAL :—Etat indiquant le montant distribué en vertu de l'acte seigneurial à chaque municipalité, d'après les rapports faits en 1864, etc.
No. 66...	COMPAGNIE DU CHEMIN D'HAMILTON ET PORT DOVER :—Rapports des ingénieurs, etc.,—état indiquant le montant payé par chaque compagnie à compte du prix d'acquisition, et le montant encore dû. [*Pas imprimés.*]
No. 67...	BUREAU DE POSTE DE TORONTO :—Etat des soumissions et autres documents relatifs à l'adjudication de l'entreprise. [*Pas imprimé.*]
No. 68...	POURSUITES CRIMINELLES :—Correspondance relative à l'obligation du gouvernement fédéral ou des gouvernements locaux de payer les frais des poursuites criminelles.

REPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, datée le 30 Mars 1871, demandant copie du rapport de M. S. J. Dawson, sur l'expédition de la Rivière Rouge en 1870 ; ainsi que copie des documents présentés par lui au sujet des critiques publiées en Angleterre par un officier du corps expéditionnaire.

Par ordre.

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT,
Ottawa, 5 avril 1871.

OTTAWA, 22 mars 1871.

MONSIEUR,—En vous présentant le rapport suivant sur l'expédition de la Rivière Rouge, je dois vous témoigner la profonde reconnaissance que je conserverai toujours pour le concours cordial et incessant que j'ai reçu de votre département pendant que j'avais le contrôle des arrangements nécessaires au transport du corps expéditionnaire à travers les régions inhabitées qui se trouvent à l'ouest du Lac Supérieur.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

S. J. DAWSON.

L'Hon. H. L. Langevin, C.B.,
Ministre des Travaux Publics, etc., Ottawa.

RAPPORT

SUR

L'EXPEDITION DE LA RIVIERE ROUGE EN 1870

PAR

S. J. DAWSON,

Ingénieur Civil.

Au commencement de l'hiver de l'année dernière (1869-70), je reçus du gouvernemen l'ordre de préparer des vaisseaux d'une forme adaptée à la navigation dans la région solitair qui se trouve entre le Lac Supérieur et l'établissement de la Rivière-Rouge. Un détache ment militaire devait être envoyé par cette voie à l'ouverture de la navigation, et il était d la plus haute importance que ces vaisseaux fussent de nature à faire face aux exigences de l situ-tion.

Sur un parcours de deux cents milles, la route n'avait jamais été traversée que par de canots d'écorce, et les principaux officiers de la compagnie de la baie d'Hudson, qui étaien censés connaître le pays à fond, avaient déclaré que cette route était impraticable pour leur bateaux.

Parmi ceux qui exprimaient cette opinion se trouvait feu Sir George Simpson, gouve neur de la compagnie, dont la grande expérience dans la navigation des eaux intérieures d l'Amérique Britannique du Nord ne pouvait être surpassée.

Dans une communication qu'il adressait au gouvernement, et qui fut publiée par la suite ce distingué personnage avait exprimé l'avis que la route n'était praticable que pour les canot d'écorce, et que ces canots (ainsi que doivent en convenir tous ceux qui connaissent ce embarcations) n'étaient guère adaptés au transport d'un corps militaire.

Cette opinion sur la nature de la route par le Lac Supérieur était si générale et si arrêtée qu'en deux occasions le gouvernement impérial envoya des troupes par la voie de la Bai d'Hudson au Fort Garry : la première fois, en 1846, quand une aile du 60me régimen d'infanterie traversa cette mer glaciale sous le commandement du Col. Crofton ; et la seconde en 1857, quand plusieurs compagnies de carabiniers canadiens y furent expédiées.

Ayant souvent traversé la route par le Lac Supérieur, j'étais en mesure d'expliquer a gouvernement que les rapports qui avaient été faits sur son impraticabilité étaient exagérés que pendant plusieurs années elle avait été la grande voie de communication de la compagni du Nord-Ouest du Canada, et que, le pays montagneux qui borde le Lac Supérieur une foi franchi, il n'y avait pas de difficulté à expédier un effectif considérable par le moyen d bateaux.

Les recommandations que j'eus l'honneur de faire à cet égard ayant été approuvées, o mit bientôt en réquisition les services des principaux constructeurs de bateaux dans le provinces d'Ontario et de Québec. Les contrats étaient donnés au commencement de janvier et la construction des bateaux fut poursuivie sans relâche jusqu'à l'ouverture de la navigation

En même temps on fit construire un certain nombre de bateaux plats, dont on devait s servir dans les rapides peu profonds, et on fit ample acquisition de tout ce dont il pouvait êtr nécessaire pour gréer les bate-ux et les réparer, ainsi que pour l'approvisionnement de voyageurs.

De plus, je reçus ordre (en janvier 1870) d'augmenter, en autant que la saison et la nature de la localité pouvaient le permettre, le personnel employé au chemin de la Baie du Tonnerre, afin de terminer les plus grands ponts et faire les autres préparatifs nécessaires, avant l'ouverture de la navigation. Afin de mieux remplir ces instructions, un officier expérimenté, M. Lindsay Russell, fut envoyé par la route de la Cité Supérieure, d'où il eut à parcourir en raquettes une distance de deux cents milles jusqu'à la Baie du Tonnerre. Une copie des instructions qui lui furent données est ci-jointe, et je puis ajouter, en passant, qu'il les a exécutées avec énergie et habileté.

On appréhendait, à cette époque, que les insurgés de la Rivière Rouge tâcheraient de gagner les sauvages Sauteux, tribu qui occupe en nombre considérable tout le pays autour du Fort Francis et du Lac des Bois. Afin d'établir et d'entretenir des relations amicales avec ces sauvages, j'envoyai, par ordre du gouvernement, des instructions à un agent de confiance que nous avions au Fort William, pour qu'il se rendît au Fort Francis, où il avait résidé pendant longtemps, et pour qu'il entrât en communication avec les chefs et les principaux membres de la tribu. Une copie de ces instructions est ci-jointe.

Il fut nécessaire, avant que la navigation ne s'ouvrit, de s'assurer les services d'un certain nombre de voyageurs expérimentés pour conduire et manœuvrer les bateaux ; en conséquence, des agents furent expédiés dans les différentes localités où devaient se trouver les hommes spéciaux dont on avait besoin.

De plus, quand j'engageai des hommes pour les travaux publics, prévoyant qu'il serait peut-être nécessaire de les employer aussi comme voyageurs, je ne pris que ceux qui avaient une certaine expérience dans la navigation des eaux de l'intérieur, ou qui étaient entendus dans la manière de faire descendre les billots sur les rivières rapides. Le nombre total des hommes ainsi engagés, soit comme ouvriers ou comme voyageurs, fut de huit cents, et il fut tenu à ce chiffre pendant toute la saison.

Ayant été, en différents temps durant le mois d'avril, en communication avec les autorités militaires, j'eus bien soin de leur faire connaître l'état du chemin de la Baie du Tonnerre, ainsi que la nature générale du pays par lequel l'expédition aurait à passer. Je leur donnai des cartes indiquant la longueur respective des portages et des sections navigables ; et afin qu'il n'y eut pas de malentendu sur l'état du chemin, je leur soumis un mémoire, dont voici une copie :—

MÉMOIRE.

" OTTAWA, 25 avril 1870.

" Quand cessa, l'automne dernier, le travail de la confection du chemin, une section de 25 milles, à partir de la Baie du Tonnerre, était carrossable, sauf une seule interruption à la Kaministiquia, qui n'avait pas de pont à cette époque ; puis, en continuant sur la même ligne une autre section de dix milles fut ouverte, de manière à être praticable pour les traineaux ou charrettes trainés par des bœufs.

" Des ponts furent construits, l'hiver dernier, sur les deux grandes rivières—Kaministiquia et Matawin—qui coupent la ligne ; des ponts furent aussi jetés sur les plus considérables des plus petits ruisseaux, de sorte que, de fait, les travaux de la construction des ponts peuvent être considérés comme terminés.

" Je puis ajouter que, en autant que cet ouvrage pouvait être exécuté en hiver, des chemins de portage ont été tracés et ouverts entre le Lac Shebandowan et le Lac des Mille Lacs.

" En même temps, ordre fut envoyé à l'officier qui avait le contrôle de ces travaux, d'employer à la confection du chemin tout le personnel disponible, dès que la neige aurait suffisamment disparu pour permettre d'y reprendre les opérations ; en sorte qu'à l'heure qu'il est, environ quatre-vingts hommes sont occupés sur cette section inachevée de la ligne.

" Un renfort de 120 ouvriers sera envoyé par le premier steamer, puis une semaine après, une cinquantaine d'autres iront les rejoindre.

" OUVERTURE ET AMÉLIORATION DES PORTAGES.

" Les voyageurs qui monteront avec les premiers bateaux, devront, aussitôt arrivés à la

Baie du Tonnerre, être envoyés pour ouvrir et améliorer les portages entre le Lac Shebandowan et le Lac la Pluie ; pour cela on leur fournira des canots au Fort William et des approvisionnements aux magasins du gouvernement situés à l'endroit où se font les travaux.

"Le Service de Roulage.

"Il sera nécessaire de construire des écuries à la Baie du Tonnerre, à la station de mi-chemin et au Lac Shebandowan, ainsi que des tentes ou huttes, pour les conducteurs de chariots. Dans l'espace intermédiaire entre la station de mi-chemin et la Baie du Tonnerre, d'un côté, et, de l'autre, entre la première de ces localités et le Lac Shebandowan, il devrait y avoir des camps qui serviraient d'étapes, où l'on pourrait faire manger les chevaux. Il suffirait d'un ou deux hommes préposés à la garde de ces camps pour prendre soin du foin et de l'avoine, ainsi que pour tenir toujours prête la nourriture pour les conducteurs qui passeraient.

"A la Baie du Tonnerre ainsi qu'à la station de mi-chemin de la Kaministiquia, il serait nécessaire qu'il y eût un forgeron muni d'outils de ferrage et d'un approvisionnement de fers à chevaux.

"Le service de roulage nécessiterait en tout—

Conducteurs	73
Préposés aux camps	4
Surveillants	3
Forgerons	2
Commis	1
	83

"Bateaux et Approvisionnements sur le chemin de la Baie du Tonnerre.

"Les opérations pour cet objet pourraient être commencées de suite par l'organisation du service de roulage et par l'envoi de bateaux, provisions, avoine, foin, etc., à la traverse de la Matawin, à 25 milles de la Baie du Tonnerre. Et on devrait laisser à cet endroit un petit espace libre pour se mettre à l'abri des incendies, et construire quelques huttes qui serviraient d'entrepôts.

"Le service des bateaux.

"Pour ce service, trois voyageurs devront suffire à chaque bateau, c'est-à-dire avec l'aide des soldats pour ramer et pour transporter les effets sur les portages.

"Avec cela il sera nécessaire, pour descendre les rapides, que les équipages de deux bateaux se mettent sur un seul, qui passerait le premier, puis l'autre ensuite. Les voyageurs peuvent n'être pas également experts, et peut-être serait-il parfois nécessaire qu'il y en ait quatre sur chaque bateau.

"Cependant, il est raisonnable de présumer qu'après un peu de pratique plusieurs des soldats deviendront aussi habiles que les voyageurs dans la manœuvre des bateaux, et ils auront occasion d'acquérir une certaine expérience avant que l'expédition arrive aux sections difficiles à franchir.

"En cas de nécessité on pourra, jusqu'à un certain point, prendre un augmentation de personnel parmi les ouvriers préposés aux travaux et dont la plupart ont plus ou moins d'expérience comme navigateurs. Il faudra pour chaque brigade de bateaux un voyageur surveillant pour maintenir la discipline parmi les équipages, les faire lever le matin, etc.

"Il devra y avoir aussi adjoints au personnel, un ou deux commis qui seraient chargés de prendre note du temps et tenir les comptes des voyageurs.

"Quand la plus grande partie des bateaux et une partie considérable des approvisionnements seront arrivées au lac Shebandowan, des bœufs et des chevaux devront être placés comme suit, aux portages Kashaboiwe, Hauteur des Terres, Baril, Brûlé et Français ;

"Au portage Kashaboiwe, 2 chevaux, 2 paires de bœufs.
Hauteur des Terres, 2 chevaux, 2 paires de bœufs.
Portage du Baril, 2 paires de bœufs.
Portage Brûlé, 2 paires de bœufs.
Portage Français, 2 paires de bœufs, 4 chevaux.

" Il sera, d'abord, à peine possible de se procurer du fourrage pour les chevaux et les bœufs à n'importe quel endroit au-delà du portage Français.

" Admettant qu'arrivé au Fort Francis, le corps expéditionnaire ait besoin de cent bateaux, il en restera quarante, à part les bateaux plats, pour transporter les approvisionnements depuis le terminus du chemin de la Baie du Tonnerre, au Lac Shebandowan, jusqu'au Fort Francis.

" Ces bateaux peuvent être distribués comme suit sur les différentes sections :—

	Bateaux.	Bateaux plats
" Sur le Lac Shebandowan..........................	4	
Lac Keshaboiwe	2	
Summit Pond..........................		1
Lac des Mille Lacs..........................	3	
Lac Baril..........................	2	
Lacs Windegoostigoon..........................	4	
Lac Kaogassikok..........................	3	
Pond, Portage des Deux-Rivières....		1
Lac de l'Esturgeon..........................	4	
Rivière entre le Lac de l'Esturgeon et le Portage de l'Ile..................		4
Lac Nequaquon..........................	3	
Entre les lacs Nequaquon et Nomenkan, sur le chenal du sud.........	4	
Lac Nemeukan..........................	2	
Lac la Pluie..........................	5	
Total.......	36 bateaux et	6 bateaux plats.
Réserve.............	4	
	40	

" En distribuant ainsi par relais les bateaux qui devront être employés au transport des munitions, on évitera beaucoup de travail dans les portages, et il faudra bien moins d'hommes pour manœuvrer ces bateaux, pourvu que les équipages des différentes sections puissent se prêter main-forte quand cela sera nécessaire.

" Pour manœuvrer les bateaux dans la région des lacs, quand ils seront distribués de cette manière, cent trente hommes, conduits par trois surveillants compétents, suffiront. De ce nombre, trente hommes au moins devraient être stationnés permanemment sur la section inculte qui se trouve entre le lac de l'Esturgeon et le Portage de l'Ile.

" Trois charpentiers de navires devraient accompagner le corps expéditionnaire avec des outils et des matériaux pour faire les réparations nécessaires.

" Le gouvernement a déjà pris des mesures pour la construction des huttes et des écuries dont il est question plus haut, et on a déjà expédié du bois scié pour celles qui devraient être construites à la Baie du Tonnerre.

S. J. Dawson."

Se rendant pleinement compte des difficultés qui devaient se présenter sur un chemin de quarante-cinq milles, dont une section de vingt-cinq milles seulement était représentée comme carrosable, et une autre section de dix milles était ouverte de manière à y laisser passer des bœufs attelés à des traîneaux ou charrettes, Son Excellence le lieutenant-général commandant des troupes résolut d'envoyer en avant les troupes régulières pour qu'elles aidassent à ouvrir et améliorer le chemin ; de son côté, le colonel préposé au commandement immédiat du corps expéditionnaire, sachant aussi que le chemin avait besoin de beaucoup de travaux, avant que les approvisionnements pussent y passer, recommanda que certaines compagnies des troupes fussent envoyées pour aider à sa construction.

Il avait été récommandé aux autorités militaires de faire passer le corps expéditionnaire

par voie de terre depuis le Lac des Bois jusqu'au Fort Garry; mais, afin de les mettre en mesure de juger par elles-mêmes s'il serait préférable de l'envoyer par cette route plutôt que par la route de Winnipeg, je leur transmis un mémoire dont voici la copie :—

MÉMOIRE.

" Du Lac des Bois au Fort Garry.

Ottawa, 18 avril 1870.

" A ce mémoire sont joints une esquisse de la Rivière Winnipeg faite d'après une exploration du tracé, ainsi qu'un tableau des distances, indiquant la longueur des portages et des sections navigables, respectivement, qui se trouvent entre le Portage du Rat à la décharge du Lac des Bois et le Lac Winnipeg. Du Lac des Bois au Fort Garry il y a deux routes, l'une, par eau, dont il vient d'être question, et l'autre par voie de terre à partir de " l'angle Nord-Ouest."

" Relativement au passage d'un corps considérable avec armes et bagages, je soumets les faits suivants dans le but de donner des renseignements sur lesquels on puisse baser une opinion quant à la route qu'il serait le plus avantageux de choisir.

" La Route par Eau.

" Par cette route, la distance entre le Portage du Rat, à la décharge du Lac des Bois, et le Fort Alexandre, à l'entrée du Lac Winnipeg, est de 149 milles en chiffres ronds.

" Sur cette distance, le nombre des portages est de vingt-cinq, et on a constaté par le mesurage que leur longueur totale est de trois milles et six chaînes.

" La rivière Winnipeg ne présente aucun obstacle sérieux aux canots des plus grandes dimensions, et les bateaux de la compagnie de la Baie d'Hudson y naviguent depuis longtemps.

" Dans les sections navigables, la profondeur de l'eau est suffisante pour de gros bateaux ; il n'y a que quelques forts rapides à passer, et ils sont courts.

" En plusieurs endroits l'entrée des portages est tout près des chutes ; il faudra alors conduire les bateaux avec précaution, un par un.

" Règle générale, avec des guides pratiques et des bateliers habiles, la Winnipeg peut être considérée comme une rivière sûre, et, s'il y a une exception, elle se trouve aux sept portages, qu'il faut toujours passer avec le plus grand soin.

" Comme canotiers, les sauvages qui fréquentent la Winnipeg ne peuvent être excellés, et, comme bateliers, plusieurs d'entr'eux ont beaucoup d'expérience.

" En général, la rivière Winnipeg peut être considérée comme une série de lacs séparés par de courts rapides ou chutes d'eau. On trouvera dans les tableaux ci-joints une description des différentes sections.

" La Route par Terre.

" Le pays qui s'étend entre le Lac des Bois et la Rivière-Rouge est bas et marécageux, et sauf sur la route choisie pour une ligne du chemin, tout-à-fait impraticable ; du moins personne n'est passé par là en été, excepté quelques chasseurs errants. Les sauvages même ne le traversent que très rarement, et les métis de la Rivière Rouge n'essaient jamais d'y passer, excepté en hiver.

" La distance entre " l'angle Nord-Ouest " du Lac des Bois et le Fort Garry, par la ligne choisie pour faire un chemin, est de quatre-vingt-dix milles,—soixante milles à travers un pays boisé, et trente en pleine prairie.

" Partant de l'angle Nord-Ouest et allant vers l'ouest, il y a, d'abord, une section de trente milles qui se trouve absolument à l'état primitif et n'a jamais été traversée. Cette section abonde en marécages de toutes sortes, mais on peut y faire un chemin. Vient ensuite une étendue de trente milles d'une ligne nouvellement ouverte à travers une région boisée et qui est encore très marécageuse, quoique pas autant que la première. Dans cette section, le

chemin s'étend, sur plusieurs milles, le long d'une étroite lisière caillouteuse, remplie de marécages infranchissables qui se prolongent de chaque côté. La forêt se termine à l'établissement de la Pointe du Chêne, et de là au Fort Garry, la distance est de trente milles en pleine prairie.

" Il est bon de mentionner que sur la Rivière Rouge, qu'il faut traverser en arrivant au Fort Garry par l'est, il n'y a pas de ponts. Le chenal a 400 pieds de largeur et les eaux sont profondes ;—actuellement les voitures sont traversées dans des bacs.

" Les deux Routes comparées.

" Les obstacles qui s'opposent à la navigation de la Winnipeg peuvent être sommairement résumés comme présentant trois milles et six chaînes de transport par voie de terre, sur vingt-cinq sections différentes dont la plus longue a ⅝ de mille de longueur.

" D'un autre côté, la route de terre présente trente milles de chemin qu'il faudra ouvrir, quatre-vingt-dix milles de marche, et une large rivière sans ponts qu'il faudra traverser juste en face d'une forteresse.

" De plus, par la route de terre, quand les trente milles de chemin neuf auront été ouverts, il est probable qu'on aura de la difficulté à trouver des moyens de transport ; ajoutons à cela que les insurgés pourraient, s'ils le voulaient, offrir des obstacles sérieux à l'expédition, surtout dans les endroits où le chemin suit, comme nous l'avons dit plus haut, une étroite lisière caillouteuse bordée de chaque côté par des marécages infranchissables.

" Par la voie d'eau, le corps expéditionnaire pourrait apporter avec lui ses propres moyens de locomotion et de traverser les rivières. Il serait impossible aux insurgés d'opposer des obstacles à sa marche dans aucun endroit plus près que le Fort Alexandre, et même en cet endroit ils ne le pourraient que s'il leur était possible de se procurer des bateaux dans l'établissement de la Rivière Rouge. Du Fort Garry, on ne peut approcher, par voie de terre, ni du lac Winnipeg ni de la rivière Winnipeg, à cause de la nature impraticable de la contrée qui abonde en fondrières et en marais.

" La route de terre serait très fatigante pour les soldats, qui ne manqueraient pas non plus d'être terriblement harrassés par les insectes, tels que les moustiques, les mouches noires, etc., dans les marais.

" Par eau, il y aurait une rude besogne à faire aux portages, mais elle ne durerait pas longtemps chaque fois, et il y aurait des intervalles de repos sur les eaux rafraichissantes des lacs qui séparent les portages.

" D'un côté, les soldats arriveraient au Fort Garry fatigués par une longue marche et par le dur labeur que leur aura imposé la confection d'un chemin ; de l'autre, ils atteindraient leur destination, frais et vigoureux.

S. J. DAWSON."

Du lac des Bois au Fort Garry par voie de la rivière Winnipeg.

	Terre, Verges.	Eau, milles et chaînes.	REMARQUES.
Portage du Rat	286	....	Bon portage ouvert.
Rivière	....	9.	
Les Dalles	....	.20	Bonne descente.
Rivière	....	21.	Belle section navigable.
Grande Décharge	....	.20	Navigation ou portage, selon la hauteur de l'eau.
Rivière	....	2.40	Dans cette section deux rapides "Décharge" et "Steeprock."
Portage de la Boue Jaune	110	....	Approcher avec soin.
Rivière	....	1.	Une forte pente à descendre, ou faire le portage.
Portage du Pin	230	....	
Rivière	....	17.40	Rapides "Cave" juste au-dessous du portage, descente légère, bonne navig. parmi les îles.
Portage de l'Isle	220	....	Souvent descendu.
Rivière	....	21.	Bonne navigation, deux bouillons près de la "Chute à Jacquot."
Port. de la Chute à Jacquot	110	....	
Rivière	....	7.	Bonne, après avoir laissé le pied de la chute.
1re Pointe des Bois	286	....	Pas d'obstacles, mais il faut prendre des précautions avec les bateaux, surtout à l'entrée du 2e portage.
Rivière	....	.05	
2e Pointe des Bois	110	....	
Rivière	....	1.16	
3e Pointe des Bois	66	....	
Rivière	....	4.	Eau calme.
Port. de la Ch. de l'Esclave	660	....	Approcher cette chute avec précaution.
Rivière	....	6.	Pas d'obstacles.
Portage de la Barrière	66	....	
Rivière	....	6.	Pas d'obstacles.
Chute Otter	....	.10	Toujours descendue, mais il faut des guides expérimentés.
Rivière	....	7.	Bonne navigation, seulement un petit rapide à sauter.
Les sept Portages. Vgs. chs.			
1er Portage. 132	....	....	
Rivière... .05	....	....	
2e Portage.. 188	....	....	
Rivière... .10	....	....	
3e Portage. 176	....	....	
Rivière... .40	....	....	
4e Portage.. 66	892	2.08	La distance totale, passé les sept portages, est au-dessous de trois milles. C'est la pire, de fait, la seule partie dangereuse de la Winnipeg. On l'évite, excepté à eau basse, en passant par le chenal "Pinawa." Voir la carte.
Rivière... .48	....	....	
5e Portage.. 88	....	....	
Rivière... .05	....	....	
6e Portage.. 110	....	....	
Rivière... .60	....	....	
7e Portage.. 132	....	....	
Rivière	....	16.40	Bonne jusqu'au Galais de Bonnet.
1er Galais de Bonnet	44	....	
Rivière	....	.74	
2e Galais de Bonnet	88	....	
Rivière	....	3.50	
Portage du Grand Bonnet	1,122	....	C'est le plus long portage qu'il y ait sur la route, mais il est bien ouvert.
Rivière	....	.50	
Portage du Petit Bonnet	100	....	
Rivière	....	3.	
Port. de la Boue Blanche	330	....	
Rivière	....	3.	
1re Chute d'Argent	154	....	Les deux chutes "d'Argent" sont à proximité l'une de l'autre, et peuvent être franchies dans un portage de vingt-cinq chaînes.
Rivière	....	.05	
2e Chute d'Argent	286	....	
Rivière	....	5.	Deux petits rapides à sauter.
Portage du Pin	264	....	Dernier portage.
Rivière jusqu'au Fort Alexandre	....	6.50	
	3.06 chs.	145.45	
Du fort Alexandre au fort de Pierre	....	60.	Pas d'obstacles sur le lac Winnipeg et en remontant la Rivière Rouge.

Résumé.

	Milles Chaînes.
" Eaux navigables dans les sections ci-dessus, entre le Portage du Rat et le Fort Alexandre	145.45
Longueur totale des portages	3.06
Total	148.51

Distances, par voie d'eau, du Fort Francis au Fort de Pierre.

	Millles Chaînes.
Du Fort Francis au Lac des Bois, pas d'obstacles	67.
Du Lac des Bois au portage du Rat, pas d'obstacles	64.
Du portage du Rat au Fort Alexandre, tel que d'après le tableau ci-haut	148.51
Du Fort Alexandre au Fort de Pierre, pas d'obstacles	60.
	339.51

Mémoire.

" Les sept portages peuvent être considérablement améliorés en prolongeant les portages comme suit :

	Verges	Chaînes.
1. Qu'on coupe un portage depuis la tête de la première chute jusqu'au pied de la 3me. Sa longueur sera de	800	
Alors eau calme sur		40
2. Portage, passé la 4me chute	66	
Alors eau calme sur		48
3. Qu'on coupe un portage par lequel les 5me et 6me chutes pourraient être passées à la fois	308	
Alors eau calme sur		60
4. Portage, passé la 7me chute	132	
	1,386	148

" La 7me chute peut être sautée si l'eau est favorable. Quelques soldats de l'expédition envoyés d'avance avec des Sauvages, pourraient bientôt préparer les portages en la manière indiquée plus haut."

Il serait oiseux d'énumérer toutes les particularités des arrangements préliminaires faits pour faciliter le passage du corps expéditionnaire à travers un désert qui n'offrait aucune ressource par lui-même. Qu'il me suffise de dire, ainsi que l'a prouvé le résultat, que pas un article ne fut oublié qui pouvait être utile, que pas un ouvrier dont les services pouvaient être mis en réquisition n'a été laissé en arrière. Parmi ceux qui furent expédiés les premiers, il y avait des constructeurs de navires munis de leurs outils, des forgerons avec des forges portatives et des charpentiers munis des instruments adaptés à leur métier.

Des chariots pour le transport furent fournis par le colonel Wiley, du département de la milice, qui acheta aussi des approvisionnements de farine, de lard et autres provisions de bouche destinées au corps expéditionnaire. Je dois à cet officier énergique et zélé de dire que les approvisionnements étaient d'une excellente qualité et empaquetés dans des ballots de dimensions et de poids très bien adaptés aux moyens de transport.

Afin d'établir et d'entretenir une communication régulière avec le corps expéditionnaire, le gouvernement avait nolisé deux steamers—le *Chicora et l'Algoma*—comme bateaux de la malle, tous deux bien équipés et adaptés au transport des passagers et des provisions. Ces steamers devaient être payés à taux fixes et faire le service entre Collingwood et la baie du Tonnerre, laissant alternativement la première de ces localités à des intervalles de cinq jours, pendant toute la saison de navigation.

Départ de l'Expédition pour la baie du Tonnerre, lac Supérieur.

L'*Algoma* partit pour son premier voyage le 3 mai, ayant à bord des voyageurs et des ouvriers, au nombre de cent quarante, qui étaient expédiés à la baie du Tonnerre. En même temps un agent fut envoyé au Sault Ste. Marie, dans le but d'organiser un parti pour améliorer le chemin du portage sur le côté anglais, et pourvoir aux moyens d'embarcation à la tête des rapides.

Le *Chicora* partit de Collingwood le 7 mai, frêté de bateaux, munitions et approvisionnements. Par ce steamer un autre parti de 120 ouvriers et voyageurs fut envoyé en avant.

Cependant, quand il arriva au Sault Ste. Marie, il trouva fermé aux vaisseaux canadiens le canal qui est du côté des Etats-Unis ; en conséquence, le *Chicora* dût décharger sa cargaison au pied des rapides, du côté anglais. Les voyageurs et les ouvriers s'unirent immédiatement au parti qui avait été organisé, suivant les instructions envoyées par l'*Algoma*, pour travailler au chemin du portage, et grâce à leurs efforts combinés, ce chemin fut bientôt mis en bon ordre. En même temps un petit quai fut jeté à la tête des rapides, pour faciliter l'embarcation, et un bateau plat qui avait été amené de Collingwood, en pièces toutes prêtes, fut monté pour transporter les troupes et les munitions depuis le quai où l'eau était basse jusqu'aux vaisseaux qui étaient à l'ancre dans la rivière, et qui se trouvaient à une certaine distance du rivage.

Pendant ce temps là, les bateaux étaient envoyés en toute hâte en avant ; ceux qui avaient été construits à Québec et à Toronto, furent transportés par chemin de fer à Collingwood, pour être là expédiés par les steamers réguliers, tandis qu'un propulseur, traînant à sa remorque deux goëlettes frêtées de bateaux et de munitions, montait par le canal Welland.

Le steamer *Algoma* qui, comme il est dit plus haut, avait laissé Collingwood le 3 mai, fit le trajet sans interruption jusqu'à la baie du Tonnerre ; mais, en revenant, d'après un arrangement fait par son capitaine, il ne repassa pas le canal, et resta à la tête des rapides du Sault Ste. Marie.

Ainsi, quoique le canal fût fermé, les précautions qui avaient été prises assurèrent une ligne de communication, l'*Algoma* faisant le transport sur le lac Supérieur, et le *Chicora* sur le lac Huron, avec la seule interruption d'un portage de trois milles sur le côté anglais, au Sault Ste. Marie.

Le canal étant pour le moment fermé aux vaisseaux britanniques, le *Chicora*, à son second voyage, transporta au Sault Ste. Marie un détachement de volontaires ainsi qu'une quantité de munitions militaires, et de retour, fut prêt à repartir le 21 mai.

Par ce voyage (21 mai) plusieurs compagnies de troupes régulières, ainsi qu'un certain nombre de voyageurs et d'ouvriers furent expédiés ; lorsqu'ils arrivèrent au Sault Ste. Marie, ils apprirent que les autorités des Etats-Unis avaient envoyé l'ordre de permettre aux vaisseaux britanniques qui n'avaient pas de troupes ou de munitions militaires à bord, de passer par ce Canal.

En présence de ces faits, les troupes ayant été débarquées sur le côté anglais, passèrent à pied le chemin du Portage, tandis que le *Chicora* passait par le canal ; le propulseur et les goëlettes, dont il a été question, attendaient depuis plusieurs jours en bas des écluses, et ils eurent aussi la permission de passer. Les troupes furent bientôt embarquées à bord à la tête des rapides, et le *Chicora* continua sa route vers la baie du Tonnerre, où il arriva le 25 mai.

Je dois faire observer ici que le gouvernement canadien ne pouvait rien faire de plus qu'il n'a fait pour hâter l'arrivée des troupes ; quand l'*Algoma* partit de Collingwood, le 3 mai, on ne savait même pas s'il pourrait se rendre à destination,—à raison de la glace qui d'ordinaire reste dans les détroits, au dessus du Sault Ste. Marie,—à l'époque où il aurait dû y être ; et lorsque le *Chicora* partit, le 7, il paraissait pour le moins probable qu'il trouverait le canal fermé. En prévision de cette éventualité, des ouvriers avaient été mis à l'œuvre le plus tôt possible sur le chemin du Portage, du côté anglais ; de sorte que, s'il y eut des retards, ils ne peuvent être attribués à une négligence de la part de ceux qui agissaient pour le gouvernement canadien.

La route une fois ouverte d'une manière suffisante, les voyageurs continuèrent à arriver avec les troupes, les munitions militaires et les bateaux, mais, bien que le canal du Sault Ste.

Marie fût alors ré-ouvert aux vaisseaux chargés de cargaisons ordinaires, il était encore fermé aux troupes et aux munitions militaires, et ce fut une besogne très fatigante que de transporter sur le portage la grande quantité des articles qui avaient été, en premier lieu, débarqués en cet endroit. Ce ne fut que vers la fin de juin (le 27 je crois) que les dernières munitions militaires arrivèrent, et une grande partie des chevaux et des chariots n'atteignirent pas la baie du Tonnerre avant cette époque. Je prendrai la liberté de signaler ce fait en particulier, parce qu'on a voulu mettre sur l'état du chemin de la baie du Tonnerre la cause des retards qui étaient survenus, tandis que jusqu'à l'époque dont je parle il y eut des défectuosités dans les moyens de transport, même pour cette partie du chemin qu'on disait être en bon ordre.

Ces défectuosités dans les moyens de transport, sur le chemin de la baie du Tonnerre, auraient pu être réparées, ainsi que je vais plus loin le démontrer, en faisant venir de Collingwood un supplément de chevaux et de chariots. En attendant, je dois faire observer qu'il n'est survenu aucun délai inutile dans le transport des munitions sur le chemin de portage du Sault Ste. Marie. En cet endroit les travaux étaient sous le contrôle d'un officier éminemment habile et énergique, le col. Bolton, et j'avais mis à sa disposition un nombreux parti de voyageurs. Quand je passai le Sault Ste. Marie, le 23 mai, le col. Bolton profita de l'occasion pour parler avec les plus grands éloges de l'aide qu'il avait reçue des voyageurs, ainsi que de M. Graham qui en avait le contrôle immédiat. Je me fais un plaisir de dire, en retour, que la bienveillance et les bons traitements que le col. Bolton a manifestés envers les voyageurs, ainsi qu'envers tous ceux avec lesquels il a eu des rapports, ont fait de lui le favori de la partie non militaire du corps expéditionnaire de la Rivière Rouge.

Du lac Supérieur au lac Shebandowan.

Quand le premier détachement des troupes arriva à la baie du Tonnerre, le 25 mai, l'état du chemin était aussi bon qu'on l'avait dit ou anticipé. Les plus grands ponts, comprenant deux constructions gigantesques, traversant les rivières Kaministiquia et Matawin, respectivement, étaient terminés. Un pont temporaire avait été jeté sur le *Sunshine Brook*, et les matériaux étaient tout prêts pour faire une construction semblable sur l'Oskondagé—petit ruisseau à la dernière limite duquel le chemin était parvenu ; l'espace praticable par les chevaux et les chariots, à partir de la baie du Tonnerre, était de vingt-huit milles, et de là un sentier, par lequel pouvaient passer des bœufs attelés à des charrettes ou chariots, avait été ébauché jusqu'à l'Oskondagé qui se trouve à trente-sept milles du débarcadère du Prince Arthur.

L'officier commandant l'effectif de campagne, accompagné par M. Lindsay Russell, passa à cheval sur la ligne jusqu'à une distance de plusieurs milles au-delà du pont de la Matawin ; aussitôt après son arrivée, il donna à entendre que ce chemin était aussi bon qu'il s'était attendu à le trouver, et presque égal à ce qu'ont coutume d'être les chemins de la campagne en Canada.

Pendant ce temps-là les voyageurs et autres ouvriers qui avaient été expédiés par l'*Algoma* étaient à l'œuvre sur les sections inachevées, et plusieurs compagnies de troupes furent envoyées pour réparer les endroits endommagés à la suite de la destruction partielle des caissons dans les tranchées latérales par l'incendie qui avait envahi le pays quelques jours avant notre arrivée.

Afin de mieux faire comprendre les mesures adoptées pour la marche de l'expédition, il est nécessaire de se rappeler parfaitement l'état et la nature de la route entre le débarcadère du Prince Arthur et le lac Shebandowan, où le corps expéditionnaire devait finalement embarquer sur les bateaux. La distance entre ces localités est de quarante-cinq milles par la voie de terre ; mais, sur une espace de trois milles, en descendant du lac Shebandowan à un point maintenant appelé " Débarcadère de Ward," la rivière Matawin, bien qu'offrant une suite de rapides peu profonds, est navigable pour les bateaux plats ou pour les bateaux légèrement chargés. Le débarcadère de Ward était donc l'endroit où le chemin devait aboutir, parceque de là au lac Shebandowan, les matériaux et les approvisionnements pouvaient être transportés dans des bateaux plats qui avaient été fournis pour cet objet. La distance exacte entre le débarcadère du Prince Arthur, la baie du Tonnerre, et le débarcadère de Ward, est de quarante-et-un milles et soixante-dix chaînes, dont une section de vingt-huit milles était praticable pour les chevaux attelés à des chariots, quand arriva le premier détachement des

troupes. Mais, pour donner plus de lucidité à la description, disonque le chemins carrossable se termine à un endroit appelé le pont de la Matawin, à vingt-cinq milles de la baie du Tonnerre, car c'est l'endroit où arrivèrent d'abord les chariots. Ce chemin carrossable était suivi par une étendue de douze milles, ébauchée, jusqu'à l'Oskondagé, et celle-ci par une autre section de quatre milles et soixante-dix chaînes, se terminant au débarcadère de Ward. On était à déblayer celle-ci quand nous arrivâmes.

Il y avait ainsi trois sections de chemin, plus ou moins avancées, savoir : 25 milles de chemin carrossable, suivis par ce qui est connu en pareil cas comme chemin des bœufs, et quatre milles et 70 chaînes en voie d'être ouverts : en tout, 41 milles et 70 chaînes.

Comme il sera souvent question de la rivière, une esquisse indiquant sa position relativement au chemin, est jointe à ce rapport. De la baie du Tonnerre au pont de la Matawin, la distance, ainsi que je l'ai déjà dit, est de 25 milles par le chemin. Entre l'embouchure de la Kaministiquia et le même point, elle est de 45 milles par la rivière, et offre sur ce parcours 12 milles d'eau calme et 33 milles de rapides peu profonds, avec des chutes par intervalles. Excepté dans les courtes sections navigables, le lit de la rivière est excessivement raboteux, dans quelques cas pavé de roches de toutes dimensions et formes, et dans d'autres de schistes aigus dont les arrêtes sont de champ. Il y a peu ou point de danger pour les hommes qui montent ces rapides, mais beaucoup de risques pour les bateaux. Pour les remorquer il suffit de la force brute ; mais il faut le plus grand soin pour empêcher les carênes et les quilles d'être mises en pièces, et les plus minutieuses précautions ne peuvent les sauver des dommages sérieux. Quoique le risque de la vie soit léger, le remorquage des bateaux sur des rocs et des pierres qui n'offrent au pied qu'un pont d'appui incertain, est un labeur excessif et qui suffit pour décourager ceux qui l'entreprennent.

Du pont de la Matawin à l'Oskondagé, la distance par le chemin, ainsi que déjà démontré, est de 12 milles ; par la rivière, elle est d'environ 22 milles. Du pont de la Matawin en montant, sur une distance d'environ deux milles, jusqu'à un endroit appelé Débarcadère de Young, la rivière est navigable ; en montant, à partir de ce dernier point, on rencontre une suite de rapides, les plus difficiles peut-être que des bateaux aient jamais eu à franchir. Ils continuent sur une distance de huit milles, et sur cette section il n'y a que des voyageurs expérimentés qui puissent se hasarder à passer avec des bateaux. Les rapides dont il vient d'être question se terminent à un endroit appelé Browne's Lane, ou Débarcadère de Cauldron, et de là jusqu'à l'Oskondagé, autre distance de douze milles, par ses détours, la rivière est navigable aux bateaux légèrement chargés. De l'Oskondagé, en montant, jusqu'au débarcadère de Ward, quatre milles et soixante-dix chaînes, les bateaux et tout le matériel furent transportés dans les chariots. La distance totale par voie de terre, de la baie du Tonnerre à Oskondagé, est de 37 milles ; par voie de l'eau, elle est de près de 70 milles. Ces descriptions, quoique peu attrayantes, sont nécessaires pour bien comprendre les mesures qui ont été prises pour le transport des bateaux et des munitions.

Dans le mémoire que j'ai soumis aux autorités militaires (voir page 6) j'avais signalé le fait que les bateaux et les munitions pouvaient être transportés de suite jusqu'au pont de la Matawin, et pendant ce temps là j'avais l'intention de mettre tout le personnel des ouvriers et des voyageurs à l'amélioration et à l'ouverture des sections inachevées de la ligne, au-delà de cette localité ; et je puis faire observer ici que c'était sans aucun doute, ainsi que les événements l'ont prouvé, ce qu'il y avait de mieux à faire. Cela aurait épargné une dépense considérable et permis à l'expédition d'arriver beaucoup plus tôt au lac Shebandowan.

Quelques jours après l'arrivée du premier détachement des troupes, l'essai d'expédier les bateaux dans les chariots fut tenté, et il réussit admirablement. Les chariots furent arrangés au moyen de perches d'une longueur suffisante, de manière à admettre une distance d'au moins dix-huit pieds entre les roues de devant et celles de derrière, les bateaux furent placés la carène en l'air sur les chariots, les plats bords appuyés sur des billots préparés à cet effet, et de cette façon vingt-huit bateaux furent transportés au pont de la Matawin, les chevaux faisant tout le voyage, aller et retour, en trois jours, et même dans un cas en deux jours. Voilà donc une preuve positive que les bateaux pouvaient être facilement transportés en chariots. Mais les moyens de transport étaient alors restreints, et au lieu de les accroître comme cela aurait été si facile, le commandant de l'effectif de campagne ordonna de mettre les bateanx à l'eau.

Ainsi que déjà démontré, la distance entre la baie du Tonnerre et le pont de la Matawin, par voie de terre, est de 25 milles, et par celle de l'eau de 45. Le chemin était praticable. Sur une distance de 33 milles, la rivière présentait une suite de rapides pierreux, avec de fréquents portages sur un terrain raboteux et rocheux. Afin de constater jusqu'à quel point les bateaux résisteraient aux dangers auxquels ils seraient nécessairement exposés en pareilles circonstances, quatre bateaux plats et deux forts bateaux à caravelles furent envoyés, manœuvrés par 18 des voyageurs les plus expérimentés et par une compagnie de soldats. Après sept jours d'un travail incessant ils n'étaient arrivés qu'au pont de la Kaministiquia, à une vingtaine de milles de la baie du Tonnerre par le chemin, et de là au pont de la Matawin, il leur fallut ramer sans répit dans les rapides plats et pierreux. En arrivant à ce dernier endroit, les bateaux quoi qu'ils fussent très-forts, avaient été sérieusement endommagés par suite de leur passage dans les rapides, et l'on dût les faire réparer immédiatement. Les bateaux plats qui avaient été spécialement construits pour cet objet n'étaient que très peu avariés.

Si tous les bateaux devaient être exposés à faire naufrage dans le chenal d'une rivière pour laquelle ils n'avaient pas été construits, il y avait raison d'appréhender les plus sérieuses conséquences pour la marche future de l'expédition. Nous n'étions pour ainsi dire qu'au commencement du voyage, et il était de la plus haute importance qu'elle atteignit en bon ordre le lac Shebandowan où devait se faire l'embarquement final. J'insistai donc fortement auprès de l'officier commandant l'effectif de campagne sur la nécessité d'envoyer chercher les chariots à Collingwood, où, la saison des semences étant passée, on trouverait grand nombre de cultivateurs qui seraient disposés à venir avec leurs attelages. Cet avis fut accepté jusqu'à un certain point, et un nombre limité de chariots et de chevaux fut amené de cette localité ; mais les attelages militaires commencèrent à succomber ; les conducteurs se plaignaient de la faim, n'ayant que des rations très restreintes. Une soixantaine étaient à l'hôpital et il n'y avait ni chevaux ni chariots de rechange pour les bateaux. Voyant qu'il n'y avait pas d'autre moyen de communication que la rivière, j'envoyai des voyageurs améliorer les portages et m'efforçai d'organiser un système par lequel les bateaux pussent subir le moins de dommages possibles.

Comme la principale part de responsabilité dans la marche de l'expédition se trouvait ainsi à reposer sur les voyageurs, dans un moment où l'on était d'avis quelque part que l'expédition devant être abandonnée, je prends la liberté, avant de passer outre, de faire quelques observations au sujet des hommes de qui on attendait tant, et par les efforts desquels les choses prirent bientôt une autre tournure.

Les hommes composant le personnel des voyageurs avaient été recrutés dans les différentes parties du pays et comptaient parmi eux des bateliers et des canotiers du St. Maurice, du Saguenay et de l'Outaouais. Il y avait aussi des Iroquois de Caughnawaga et des Algonquins du lac des Deux-Montagnes, des métis de Pénétanguishene et du Sault Ste. Marie, des gens de cage de la Trent et des Sauvages pur sang de différentes localités sur le lac Supérieur. La liste suivante en indique le nombre ainsi que les localités d'où ils venaient :

Rivière Outaouais	150	hommes
Rivières St. Maurice et Saguenay	121	"
Penetanguishene, Manitoulin et différentes localités sur le lac Huron	98	"
Rivière Trent	114	"
St. Laurent, Caughnawaga et St. Régis	99	"
Lac Supérieur, Sauvages et Métis	117	"
Toronto	6	"
	705	hommes.

Le contrôle et l'organisation d'un parti aussi considérable demandaient beaucoup de soins et de circonspection. Je ne pouvais pas les réunir de suite aux militaires. Il fallait mettre en contact deux classes de gens réciproquement ignorantes de leurs habitudes et de leur genre de vie : l'une, très disciplinée, mais ignorant absolument la nature des travaux qu'il y avait à faire ; l'autre, rude, prête et habituée aux travaux les plus pénibles, mais ayant en horreur les règlements et les restrictions. D'un côté, se trouvait le soldat, habitué à obéir aux ordres et à faire sans murmurer tout ce qui était exigé de lui, sans

s'occuper de l'objet du commandement; de l'autre, le voyageur, généreux et obligeant, mais ayant l'habitude de penser et d'agir à sa guise; celui-ci, du moins, pouvait songer à ce qu'il aurait à faire et comment il le ferait, et par là donnerait, sans le savoir, une cause de plainte à ceux qui étaient rompus à l'obéissance passive.

En présence de ces faits et après avoir mûrement examiné la question sous toutes ses faces, je crus qu'il valait mieux éloigner, pendant quelque temps au moins, les voyageurs le plus possible des militaires, et les mettre sous la conduite d'officiers habitués à les contrôler. Je me réservais ainsi l'occasion de les organiser, de renvoyer ceux qui ne conviendraient pas et de les remplacer par des ouvriers occupés aux travaux; puis, quand on serait arrivé au lac Shebandowan, de faire manœuvrer les bateaux par des équipages choisis parmi les voyageurs les plus habiles que l'on aurait pu trouver dans le pays.

Le projet de remorquer les bateaux sur le lit rocheux de la rivière ayant été arrêté et déterminé malgré mes objections, il ne me restait plus qu'à aider à l'exécuter de la manière qui, comme je l'ai dit, offrirait les plus grandes chances de sûreté pour les bateaux; des enrazures furent mises dans les portages rocheux, et des hommes attentifs furent envoyés avec chaque brigade manœuvrée soit par des soldats, soit par des voyageurs, ou par les deux.

Le tableau suivant indique le nombre de bateaux qui furent envoyés par la rivière jusqu'au pont de la Matawin, ou plutôt jusqu'au débarcadère de Young, et comment ils furent manœuvrés.

ETAT indiquant le nombre de bateaux envoyés de la baie du Tonnerre par la rivière Kaministiquia, et le nombre d'hommes engagés pour les conduire.

Date du départ.	No. de bateaux	No. de voyageurs.	No. de soldats.
1870.			
Juin 6	6	18	50
" 10	6	47	40
" 11	4	44	....
" 14	9	51	40
" 20	6	45	....
" 21	3	20	....
" 21	3	30	....
" 21	1	7	....
" 22	4	44	....
" 24	8	17	70
" 25	9	50	40
" 29	10	16	60
Juil. 1er	8	32	35
" 4	5	26	36
" 4	14	95	50
" 6	5	14	50
	101	556	471

A partir de l'endroit appelé "Débarcadère de Young," sur un espace de huit milles en montant, la rivière est, ainsi que je l'ai déjà expliqué, excessivement difficile. Aussitôt après l'arrivée de la première brigade à cet endroit, l'officier commandant l'effectif de campagne envoya un certain nombre de soldats, *sans les faire accompagner par des voyageurs*, sous les ordres d'un officier très actif et très énergique, pour tenter le passage; mais après avoir fait tout ce qu'il était possible d'attendre d'hommes inexpérimentés et après avoir déployé la plus grande activité, ils furent obligés de revenir, n'ayant pu parvenir à remonter les rapides avec leurs bateaux. Cet essai excita un certain intérêt, car on disait qu'il avait été tenté dans le but de montrer ce qui pouvait être fait dans les rapides sans l'aide des voyageurs. Avant que les funestes effets de cet échec pussent se faire sentir, j'envoyai une escouade de voyageurs pour prendre la manœuvre des bateaux, et ceux-ci furent ensuite exclusivement manœuvrés par les voyageurs dans cette section difficile. Il fallut un personnel de 120 hommes pendant plus

d'un mois pour passer la section dont il vient d'être question, et il était devenu nécessaire de disséminer tant de gens le long de la rivière pour faire ce pénible travail de remorquer les bateaux dans les chenaux rocailleux que, à mon grand regret, je fus obligé de réduire le personel employé au chemin. A cette époque (vers le 20 juin) la situation était devenue excessivement critique. Les sauvages qui avaient été amenés à grands frais de Nipigon et du Grand Portage s'en allèrent. Ceux de Fort William nous abandonnèrent après un voyage ou deux. Aimant à voyager de la manière accoutumée, ils se dégoûtèrent si bien de la besogne du remorquage des bateaux, que ni l'agent de la compagnie de la Baie d'Hudson, ni M. Choné, le missionnaire du Fort William, qui employèrent leur influence en notre faveur, ne purent les persuader de continuer, et je commencai à craindre que nous fussions sans guides dans l'intérieur. En même temps des mécontentement commencèrent à se faire jour parmi une partie des autres voyageurs. "Pourquoi, disaient-ils, nous employez-vous à remorquer les bateaux sur des rochers où il n'y a pas d'eau pour les tenir à flot, quand un seul chariot aurait pu faire en un jour plus que huit de nous en dix jours? Si vous aviez employé les chariots, vos bateaux seraient en bon ordre, tandis qu'en les employant à ce service, vous les avez rendus impropres au long voyage qui nous reste à faire." Cependant la majorité d'entre'eux resta à l'ouvrage, et quand des défections avaient lieu, je recourais au personnel employé aux travaux pour combler les vides. Ces hommes savaient parfaitement qu'on aurait pu obtenir un nombre suffisant de chariots, si on les avait simplement envoyé chercher. Tenant compte de ceci, on ne saurait trop louer la patience dont ils firent preuve en endurant des fatigues qu'ils croyaient être inutiles et qui étaient le résultat d'une erreur.

Comme on peut le supposer, les bateaux furent grandement endommagés, les toletières perdues, une grande quantité de rames brisées, et les boîtes d'outils vidées de leur contenu.

Cependant des constructeurs de bateaux furent postés à différents endroits le long de la route, et à mesure que les bateaux endommagés arrivaient, ils réussirent à les réparer et les mettre en état de subir de nouvelles épreuves.

Les charpentiers furent mis à l'œuvre pour faire de nouvelles rames, les forgerons confectionnèrent de nouvelles toletières avec le plus de diligence possible et on fit venir d'autres outils de Toronto.

Grâce à toutes ces mesures, l'expédition fut sauvée d'un désastre, et ceux qui attendaient l'ordre de rebrousser chemin furent condamnés au désappointement.

Pendant que les bateaux étaient ainsi péniblement remorqués sur les roches des rivières Kaministiquia et Matawin, les opérations se poursuivaient sur le chemin. Les chariots, en nombre très limité d'abord, arrivaient graduellement, et les munitions s'accumulaient sur la Matawin et l'Oskondagé. Excepté en deux occasions, après des jours de forte pluie, le chemin s'est trouvé dans un état passable jusqu'au pont de la Matawin. De là à l'Oskondagé il était sans doute en mauvais état, mais jamais assez pour empêcher une paire de bœufs, attelée à un chariot, d'y transporter un poids de huit à douze cents livres ; des chevaux attelés aux chariots passaient fréquemment en cet endroit, aussi bien que les bœufs.

La plus grande partie des ouvriers qui restèrent avec moi, à part ceux occupés dans le chenal de la rivière, furent échelonnés à des intervales convenables le long de la route, à l'ouest du pont de la Matawin ; plusieurs compagnies de troupes régulières furent stationnées, d'abord, aux différents endroits qui avaient besoin de réparations, à l'est du pont, puis furent transférées à Browne's Lane et sur la section ouest de l'Oskondagé. Il ne faut pas supposer, cependant, que toute l'armée était à l'œuvre sur le chemin. Au contraire, la majeure partie de l'effectif militaire resta à la baie du Tonnerre jusqu'après la visite du Général Lindsay, alors qu'elle partit pour la Matawin.

L'état suivant montre la somme de travail fournie par les militaires.

Etat des montants payés aux troupes régulières et aux volontaires pour travaux faits sur le chemin de la baie du Tonnerre.

1870.	———	$	cts.
Juin 5...........	Au payeur du 60e carabiniers, tel que constaté par les reçus...........	210	25
" 9...........	do sergent Curran et soldats do	3	00
" 10...........	do lieut. Heneage, I. R. do	19	12
" "...........	do capt. Alleyn, A. R. do	4	95
" 15...........	do payeur du 60e carabiniers do	139	62
" 20...........	do do do do	170	56
" 24...........	do do 1er carabiniers d'Ontario do	23	62
" 30...........	do do 60e carabiniers do	128	37
Juil. 1er.........	do do 1er carabiniers d'Ontario do	4	12
" 14...........	do do 60e carabiniers do	210	88
" 18..........	do do do do	206	50
" 23...........	do do 1er carabiniers d'Ontario do	410	64
Nov. 16...........	do lieut.-col. Casault, 2e bataillon do	268	25
		1,829	88

De ce montant, un tiers au moins fut absorbé par les travaux à la baie du Tonnerre et à Browne's Lane, sur des sections dont l'ouverture n'était d'aucune avantage pour le chemin. Brown's Lane était un simple chemin de traverse, conduisant à la rivière, fait pour faciliter les mouvements qui avaient pour objet le remorquage des bateaux à la cordelle ; à la baie du Tonnerre une palissade fut construite et un chemin confectionné entre les camps militaires,—et c'est sur cette partie des travaux que le montant ci-haut détaillé fut dépensé. Tout en signalant la somme d'ouvrage relativement restreinte fournie par les militaires sur les chemins, je ne puis apprécier assez hautement l'aide qui nous fut donnée par les quelques compagnies de troupes régulières envoyées à notre secours.

L'expérience que ces militaires avaient acquise sur les fortifications de Québec, les rendait très habiles dans l'emploi des outils requis surtout pour les travaux de nivellement, et leurs officiers firent tout en leur pouvoir pour activer l'ouvrage.

Il me ferait plaisir de citer les noms de ceux qui me furent le plus longtemps associés dans une entreprise aussi ardue ; mais comme tous se sont distingués et ont travaillé avec une égale énergie, je m'exposerais à faire des injustices. Il y a en Canada des jeunes gens qui, s'ils avaient pu être témoins des efforts déployés par les officiers et par les soldats, en auraient à coup sûr retiré une leçon salutaire. De jeunes gentilshommes, dont quelques-uns même étaient des héritiers de vastes successions et de titres historiques, ne dédaignaient pas de se noircir les mains aux troncs d'arbres brûlés et n'avaient pas honte de leur travail. Si, avec l'aide qui m'était offerte pour les travaux auxquels les soldats étaient plus particulièrement habitués, j'avais eu les centaines de voyageurs qui se trouvaient sur la rivière, ainsi que je m'étais attendu à les avoir à ma disposition pour les envoyer avec leur hache le long de la section ouest de la route, le chemin aurait été bientôt ouvert, et les bateaux ainsi que les munitions auraient pu être expédiés en chariots au lac Shebandowan.

Les pluies qui tombèrent pendant la plus grande partie du mois de juin, apportèrent un retard considérable dans les opérations en général. La section du chemin qui se trouve entre le pont de la Matawin et l'Oskondagé, et qui traverse une région de terre glaise rouge fut surtout sérieusement atteinte, et il fallut y placer beaucoup de pièces transversales pour la réparer ; cependant les travaux continuèrent presque sans interruption jusqu'à la grande inondation du 30 juin qui, pendant deux jours entiers, arrêta le passage des chariots ; un ponceau qui se trouvait près de la Kaministiquia, fut déplacé et un petit pont temporaire qu'on avait jeté sur le *Sunshine Brook*, fut sérieusement endommagé ; une autre construction temporaire du même genre sur l'Oskondagé, fut près d'être enlevée. Ces dégâts furent bientôt réparés et les travaux continuèrent comme d'habitude

A cette époque, le 30 juin, alors que les chemins étaient dans le plus mauvais état possible et que les bateaux, brisés et faisant eau, s'accumulaient au debarcadère de Young, on étaient

remorqués de là à l'Oskondagé, nous reçumes la visite du lieutenant-général commandant les forces. Cet officier très-distingué se rendit jusqu'au lac Shebandowan. La perspective était rien moins qu'encourageante, plus triste de fait qu'elle n'avait été jusque-là, et je craignis que, ainsi que je l'avais entendu chuchoter quelques jours auparavant, l'expédition serait abandonnée. Le résultat fut tout le contraire. Son Excellence avait vu et jugé toutes les choses par elle-même. Deux jours après sa visite, les quartiers-généraux de l'effectif de campagne furent transportés au pont de la Matawin. Une énergie nouvelle sembla s'être emparée de tous, d'autres compagnies de troupes furent placées sur les chemins, et parmi elles les volontaires de qui jusque-là on n'avait reçu aucune aide, excepté pour faire quelques réparations dans le voisinage de la baie du Tonnerre. Quoique les chemins fussent mauvais, les chariots et l'artillerie purent y passer et les munitions commencèrent à s'accumuler au débarcadère de Ward. Le lac Shebandowan était enfin à portée, et quoique de grosses pluies continuassent à tomber par intervalles, la température s'était, en somme, beaucoup améliorée.

Le débarcadère de Ward est à environ trois milles du lac Shebandowan, et sur cet espace la rivière présente une suite de rapides peu profonds mais non difficiles, de sorte que les munitions furent aisément transportées dans des bateaux plats conduits partie par des voyageurs, partie par des soldats.

Pour faciliter le chargement des bateaux et l'embarquement des troupes au lac Sheban dowan, un petit quai avait été construit sur une baie sablonneuse, tout près de la décharge du lac. Les munitions s'accumulèrent rapidement à cet endroit, et les bateaux après avoir été passablement maltraités dans la Kaministiquia, furent mis en ordre pour le long voyage de l'ouest par les constructeurs qui avaient été amenés dans ce but.

Avant d'aller plus loin, je dois parler des arrangements qui avaient été faits pour le voyage en bateaux.

En jetant un coup d'œil sur le mémoire qui se trouve plus haut, on verra qu'il avait été proposé, en premier lieu, de faire manœuvrer chaque bateau par trois voyageurs à part des soldats, de sorte que par chaque brigade de cinq bateaux il y eût quinze hommes pratiques en état de les conduire dans les rapides. On trouva cependant que quoiqu'ils pussent porter autant qu'on s'y était attendu, ils avaient une capacité d'arrimage à peine suffisante pour les nombreux articles dont on devait les charger. En conséquence, je recommandai à l'officier commandant l'effectif de campagne, de mettre dans chaque brigade six bateaux au lieu de cinq. Il y consentit et il fut de plus convenu que le nombre de voyageurs qui accompagneraient chaque brigade serait de douze, à part un pilote, faisant treize en tout.

Du lac Shebandowan au Fort Garry.

Au coucher du soleil, le soir du 16 juillet, le colonel commandant le 60me carabiniers (colonel Fielden,) partit du débarcadère McNeil, sur le lac Shebandowan, avec une flotille de dix-sept bateaux, et à dix heures A. M., le lendemain, il arriva au portage Kashaboiwe.

Comme c'était le premier détachement des troupes qui s'étaient mises en route je l'accompagnai jusqu'à une petite distance, afin de m'assurer si les arrangements qu'on avait faits seraient suffisants pour faire les portages. Si j'avais eu des doutes à cet égard, ils auraient bientôt été dissipés, car, à peine le colonel Fielden avait-il mis pied à terre avec ses officiers, soldats et voyageurs, qu'ils commencèrent à travailler avec vigueur pour transporter les munitions et l'artillerie. J'avais posté un parti de voyageurs sur ce portage, quelques jours avant, avec ordre d'y placer transversalement des troncs d'arbres, (skids) afin de faciliter le passage des embarcations. Emmenant quelques uns de ces voyageurs avec moi, je me rendis au portage de la Hauteur des Terres, afin de prendre les moyens de faire remonter aux embarcations un petit ruisseau qui unit le lac Kashaboiwe à l'étang supérieur, et après ce travail, je retournai le lendemain matin au portage Kashaboiwe. Pendant ce temps-là le colonel Fielden avait poussé l'ouvrage avec tant de vigueur que toutes les munitions et la plupart des embarcations avaient été transportées, et qu'il devait être prêt dans une heure ou deux à se mettre en route pour le Portage de la Hauteur des Terres, et l'avoir franchi le soir du jour suivant.

Ces deux portages, le Kashaboiwe et celui de la Hauteur des Terres, sont les plus longs

de la route. étant respectivement de trois quarts de mille et d'un mille de long, et égaux en étendue à un quart de la longueur totale de tous les portages entre les lacs Shebandowan et Winnipeg. Si, donc, le colonel Fielden pouvait dans deux ou trois jours traverser le quart de la distance entière qu'il fallait parcourir par terre, il était facile de fixer, au moins à quelques jours près, le temps où toute l'expédition arriverait à l'établissement de la Rivière Rouge, car il est notoire qu'entre les portages, il n'y a pas dans la route d'obstacles sérieux ni de rapides difficiles à passer. Avec un chef de la vigueur et de l'activité du colonel Fielden, à l'avant-garde, il n'y avait pas à douter alors du succès de l'expédition.

Comme je retournais à McNeil's *landing*, je rencontrai un messager avec la note suivante, qui montre bien à quel point il m'était difficile de m'absenter alors, même pour un moment, du principal théâtre des opérations.

Dimanche après-midi, 4 h. 45 P. M.

BAIE DE MCNEIL'S, LAC SHEBANDOWAN.

CHER M. DAWSON,—J'ai été obligé de faire partir la brigade du capitaine Buller sans voyageurs ni guides; les premiers étaient prêts mais leur batterie de cuisine n'était pas encore arrivée. Quant aux derniers, M. Graham n'en pouvait rien dire. J'ai demandé des renseignements à M. Hamel et il m'a dit qu'il n'y avait pas de sauvages des missions en cet endroit. Il faut que je m'adresse à vous pour obtenir des guides et des voyageurs. Nous n'en sommes qu'au second jour des opérations et cependant ni les uns ni les autres ne sont prêts. J'ai donné ordre au capitaine Buller de faire halte au premier portage jusqu'à ce que je puisse lui envoyer des guides et des voyageurs. Veuillez m'écrire ce que je dois faire. Les voitures attendent vos hommes ici pour les transporter aux portages.

Bien à vous,

G. J. WOLSELEY.

S. J. DAWSON, ECR.

J'avais à peine été absent pendant deux jours, et ici tout était sans dessus dessous. Je donnai de suite à la brigade un guide choisi parmi les hommes que j'avais avec moi, et peu après je rencontrai les voyageurs dans une embarcation, lesquels se hâtaient de les rejoindre ; ainsi ils n'ont pas eu à faire halte au premier portage. Les hommes s'excusèrent en disant que vu que c'était un dimanche soir, ils ne pensaient pas que leurs services seraient requis. Je pris des mesures, cependant, pour prévenir le retour de telles plaintes à l'avenir.

A cette époque les voyageurs se trouvaient par centaines à peu de distance du lac Shebandowan, occupés à traîner les embarcations à l'Oskondagé ou à transporter, dans des chalands, des munitions depuis Ward's Landing à McNeil's Landing, et n'avaient qu'à être prévenus pour se trouver prêts à un moment d'avis. Mais j'eus beaucoup de difficulté à trouver des guides, les indiens, comme on l'a déjà montré, étant partis rebutés après avoir passé les rapides de la Kaministaquia. Il ne pouvait cependant pas être difficile d'arriver au Portage de la Hauteur des Terres, à l'aide d'une carte, et à ce dernier endroit, j'avais rencontré des sauvages qui s'étaient engagés à piloter la brigade dans le lac des Milles Lacs, et, peu après, quelques sauvages du Fort Guillaume vinrent nous rejoindre. Mais même parmi les sauvages, il s'en trouvait peu connaissant bien le chemin. Il avait été abandonné depuis longtemps comme voie de trafic, de sorte que, à l'exception de ceux qui avaient voyagé au fort Frances—et ils étaient peu nombreux—il n'était connu que de quelques familles errantes de chasseurs et heureusement ces derniers vinrent à notre secours au moment où ils étaient le plus nécessaires.

A mon retour au camp du lac Shebandowan, je trouvai le col. McNeil, C. V., activement occupé à arranger les munitions et à expédier les embarcations ; j'avais posté à cet endroit M. Graham, qui déploya beaucoup d'énergie pour équiper les embarcations, les réparer, pour organiser les voyageurs et les distribuer entre les différentes brigades.

Tout avançait maintenant rapidement ; le col. Fielden, à l'avant-garde, battait la route dans l'intérieur et le col. McNeil, qui fit preuve d'un talent extraordinaire pour sortir l'ordre du chaos, expédiait les brigades, à mesure que les munitions et les équipements arrivaient de Ward's Landing.

A cette époque les voitures arrivaient de la baie du Tonnerre à Ward's Landing. Les voyageurs se trouvaient surtout sur la rivière entre Young's Landing et l'Oskondagé, mais ils amenaient rapidement les embarcations et quelques nouveaux sauvages vinrent de la Mission pour agir comme guides.

Comme les choses étaient dans une excellente position, je pris de nouveau les devants dans un léger canot et rejoignîs le col. Fielden, le soir du 26 juillet, au portage des Deux-Rivières; la plus grande partie des munitions et des embarcations étaient déjà transportées et dans huit jours de plus il devait arriver au Fort Francis. Il avait traversé les portages suivants :

	Milles.	Chaînes.
Kashaboiwe		60
Hauteur des Terres	1	
Portage du Baril		16
Portage Brûlé		20
Portage Français		25
Portage au Pin		30
Deux-Rivières, presque traversées		32
	2	43

Le col. Fielden, avec l'avant-garde, avait franchi la partie la plus difficile de la route. En neuf jours, il avait parcouru cent milles et traversé sept portages dont la longueur totale formait plus d'un tiers de toute l'étendue du chemin à parcourir par terre, et il était à la veille de s'embarquer sur une immense rivière où les portages étaient courts et la route plus ouverte et plus fréquentée.

Afin de faire mieux comprendre l'habileté de ce brave officier, il n'est que juste de dire, que quand il partit du lac Shebandowan, les plus habiles voyageurs étaient encore occupés aux embarcations dans le chenal de la Matawin. Je dus donc lui fournir des voyageurs qui, bien que robustes et habitués à la vie dure des forêts, à faire descendre le bois dans les rivières, ne passaient pas pour être aussi habiles que les autres dans le service des embarcations. Mais c'étaient d'excellents bûcherons et c'est à eux qu'échut le travail d'ouvrir les portages longtemps abandonnés entre le lac des Milles-Lacs et le lac à l'Esturgeon, car la nécessité où j'étais de laisser tant d'hommes sur la rivière, jointe à la défection des sauvages, m'avait empêché d'envoyer des voyageurs loin en avant afin de faire améliorer les portages. J'avais cependant envoyé au colonel Fielden, un nouveau détachement d'hommes, plus qu'il ne lui en fallait pour ses embarcations, pour s'occuper de ce travail, et en arrivant aux Deux-Rivières, j'expédiai un équipage choisi de voyageurs pour le service des rapides sur la Maligne, qui vient après le portage des Deux-Rivières, et ils restèrent à ces rapides jusqu'à ce que toutes les embarcations les eurent descendus.

Après avoir fait cet arrangement, je quittai le colonel Fielden, une seconde fois, heureux de savoir que l'expédition suivait un chef à la hauteur de la tâche à accomplir.

Le 29 juillet, j'arrivai de nouveau au lac Shebandowan et il fallait pourvoir à de nouveaux travaux, comme l'on verra par la correspondance suivante :

Camp de Ward's Landing, 19 juillet 1870.

Monsieur,—Relativement à la conversation que nous avons eue ensemble au camp de la Matawin, dans laquelle je vous disais qu'après en avoir fait l'essai, j'avais acquis la conviction que les embarcations ne porteraient par une charge aussi lourde qu'on me l'avait fait espérer, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai agi suivant le conseil que vous me donniez alors, d'envoyer une embarcation supplementaire avec chaque brigade. En ce faisant, et en ne mettant que deux voyageurs dans chaque embarcation, j'ai réussi à emporter des rations pour 60 jours, à l'usage de chaque brigade, et à prendre tout mon monde à bord. J'aurai 21 brigades jusqu'au Fort Frances et 20 de là au Fort Garry; pour me rendre au premier de ces endroits, il me faudra donc 126 embarcations, et de là au terme du voyage, 120 suffiront.

Comme d'après cet arrangement, il me faudra 252 voyageurs, j'ai à vous demander de vouloir bien m'informer si vous pouvez m'envoyer les approvisionnements notés en marge, au Fort Frances, lorsque le dernier détachement de troupes se sera embarqué sur le lac Sheban-

dowan, au moyen des embarcations et des voyageurs qui sont restés là ; si vous le pouvez, dites moi le jour où je puis les attendre à ce poste.

Je dois ajouter que le plus tôt vous pourrez les envoyer sera le mieux, vu qu'il est important que cette réserve me suive de près quand j'entrerai dans la province de Manitoba.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
etc., etc.,

G. J. Wolseley,
Commandant le corps expéditionnaire de la Rivière-Rouge.

S. J. Dawson, etc., etc.,
Surintendant des travaux publics.

Ward's landing, près du lac Shebandowan,
20 juillet 1871.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser reception de votre lettre du 19 de ce mois, et en réponse, je vous informe qu'au moyen des voyageurs et des embarcations laissés à ma disposition, je puis vous envoyer d'ici au Fort Frances les approvisionnements demandés, qui vous arriveront le 15 septembre prochain.

Voici les rations requises pour les voyageurs pendant le temps qu'ils feront ce service.

150 demi-barils de lard, 150 demi-barils de farine, 40 sacs de pois ou fèves, 7 caisses de thé. Les embarcations qui sont à la baie du Tonnerre seront transportées jusqu'ici par le train militaire. J'aurai aussi besoin de six paires de bœufs pour le transport sur les portages avec une quantité de foin, d'avoine, ou autre nourriture proportionnée au temps dont on s'en servira.

J'ai l'honneur d'être,
etc., etc., etc.,

S. J. Dawson,

Au Colonel Wolseley, Commandant le
Corps Expéditionnaire à la Rivière-Rouge.

Je dois faire observer ici qu'au lieu de 252 hommes, l'expédition a été accompagnée par 315 voyageurs, outre 185 occupés aux approvisionnements de réserve.

L'arrangement que je viens de faire connaître, ayant été conclu, dès que la dernière flottille d'embarcations avec les soldats eut quitté McNeil's Landing, on commença à expédier de la baie du Tonnerre, les approvisionnements de réserve. Un certain nombre d'embarcations qui avaient été laissées à cet endroit, furent aussi transportées en voitures, et il devint évident à tous que l'on aurait fait une économie considérable de temps et de travail, en employant, tout d'abord, les voyageurs aux travaux du chemin, afin de le rendre praticable aux voitures, en faisant venir un nombre suffisant de ces dernières de Collingwood et en transportant dans l'intérieur à Ward's Landing les embarcations et les munitions. Pour montrer combien cette opération aurait été facile, je dois attirer l'attention sur le fait qu'à 2 heures, l'après-midi du 2 août, sept embarcations placées sur des voitures, furent expédiées de la baie du Tonnerre et au coucher du soleil le lendemain, elles étaient à Ward's Landing. Quelle différence il y avait, entre cette opération, et celle de traîner ces embarcations sur le lit pierreux et raboteux d'un ruisseau peu profond ? Toute embarcation transportée par la rivière a entraîné une dépense de $300, formant une somme de $30,000 pour cent embarcations transportées ; tandis que les frais de 53 autres transportées par les voitures n'ont pas dépassé $20 ou $25 pour chacune, et de plus il y avait une grande différence dans l'état des embarcations après le transport. Dans un cas, elles étaient solides et aussi intactes qu'au moment où le constructeur les livrait ; tandis que dans l'autre, elles sont arrivées endommagées, brisées, ayant perdu ou brisé des tolets, des rames, des gouvernails et ayant besoin de réparations très considérables en plusieurs cas avant qu'il fût possible de s'en servir.

Après le départ de tous les militaires, on prit des mesures pour expédier les approvisionnements de réserve. Une chaloupe à vapeur, construite à Toronto, rendit de grands services dans ce travail. On s'en servit d'abord sur le lac Shebandowan, mais quand les approvisionnements furent partis, on la transporta au lac des Mille Lacs, et elle fit le travail de vingt hommes. Elle marchait d'une bonne vitesse, ayant trois embarcations à sa remorque, et elle ne fut arrêtée par le vent qu'une ou deux fois, pendant peu de temps. Je puis terminer cette partie de mon rapport en disant que les voyageurs laissés en arrière transportèrent les munitions à temps au Fort Frances. Les premiers arrivèrent le 3 septembre à cet endroit et les autres le 17 ; d'autres restèrent par ordre des autorités militaires au portage des Deux-Rivières pour rencontrer les troupes à leur retour de la Rivières Rouge.

Pendant que les militaires sont en route pour la Rivière-Rouge, et que les munitions de réserve les suivent, il ne sera peut-être pas hors de propos de donner une rapide description du chemin, en ce qui concerne son aspect général.

Entre le terminus du chemin de la baie du Tonnerre, sur le lac Shebandowan, et le lac Winnipeg, par le chemin suivi par l'expédition, la distance est, en chiffres ronds, de 488 milles. Dans cette étendue, il y a trois sections d'une nature différente.

La première, connue sous le nom de Région des lacs, commence à la fin du chemin de la baie du Tonnerre et finit au Fort Frances. La distance entre ces points par la route qu'a suivie l'expédition, qui fit le tour par le lac Loon pour éviter les rapides de la rivière à l'Esturgeon, est de 208 milles, et d'environ 190 milles par la voie plus directe ordinairement suivie. Cette section présente une succession continue de lacs séparés par de courts portages, excepté à un endroit où il y a une étendue de onze milles de rivière, appelée quelquefois la Maligne.

C'est aux rapides de cet endroit que j'avais envoyé un équipage choisi de voyageurs qui devaient manœuvrer les embarcations et leur faire descendre les rapides. Dans tous les autres endroits, il ne s'agissait que de transporter les bagages et les approvisionnements, et à hâler les embarcations d'une nappe d'eau tranquille à une autre. La longueur totale des portages entre le lac Shebandowan et le Fort Frances est exactement de trois milles et de 76 chaînes ; les deux premiers, les portages Kashaboiwe et de la Hauteur des Terres, sont les plus longs et ils ont respectivement trois quarts de mille et un mille de longueur. Les autres portages sont très courts ; trois seulement s'étendent à au-delà d'un quart de mille et pas un n'a un demi-mille. Voici donc le travail que les voyageurs et les soldats avaient à faire pour se transporter au Fort Frances : il leur fallait transporter des embarcations, des munitions et des rations pour 60 jours, lesquelles devaient diminuer graduellement, sur une étendue de trois milles et 76 chaînes, et conduire en ramant ou à la voile les embarcations sur une étendue de deux cents milles de voie d'eau, semée d'iles sans nombre qui les abritaient si bien que les vents les plus violents ne pouvaient les arrêter, tandis qu'une brise venait souvent remplir leurs voiles et les remettre des fatigues de la rame. Le poids des embarcations variait quelque peu : celles qui étaient bordées en clin pesaient 650 à 750 livres., et celles à caravelles 850 à 950 livres. Avec chaque flotille de six embarcations se trouvaient de soixante-cinq à soixante-et-quinze hommes robustes, soldats et voyageurs ; dix hommes pouvaient facilement transporter une embarcation sur un portage, mais les équipages se réunissaient et les transportaient facilement. Le bagage et les munitions imposaient le travail le plus pénible aux soldats inexpérimentés, mais il était chaque fois de peu de durée et après le labeur qu'entrainait le passage d'un portage, ils s'embarquaient bientôt et continuaient leur route à travers un labyrinthe d'iles.

Quelquefois il arrivait des erreurs sur les lacs, surtout lorsque l'on avait hissé les voiles. En louvoyant, les embarcations quittaient la route ordinaire, et comme de nouveaux lacs se présentaient ainsi que des iles inconnues, les guides ne s'y connaissaient plus et ne savaient de quel côté se diriger. Une erreur de cette espèce se produisit sur le lac des Mille Lacs, et j'en fais mention, afin de montrer avec quelle facilité les meilleurs guides peuvent s'égarer dans ces lacs parsemés d'iles. Un voyageur métis qui avait été pendant plusieurs années au service de la compagnie de la baie d'Hudson, et qui était censé connaître tous les rochers entre le lac Supérieur et la mer Arctique, vint avec une flotille d'embarcations au lac que l'on vient de

nommer. Le vent soufflait, et l'on hissa les voiles et les embarcations partirent filant à une grande vitesse à travers les flots et laissant en arrière une île après l'autre. Le vent ne soufflait pas complètement dans la bonne direction, et il aurait été vraiment fâcheux de changer de route, vu qu'elles allaient avec une si grande vitesse *presque* dans la direction où il fallait marcher. Enfin l'on vira de bord, mais le guide chercha en vain un point ou une île qu'il connût. Tout était nouveau pour lui. Maintes et maintes fois, l'on se dirigea vers les îles qui bornaient la vue, mais ce n'était que pour trouver de nouvelles échappées de vue, et des lacs qui désorientaient plus que le dernier. Le lac des Mille Lacs mérite bien son nom. Il est, cependant, le seul, dans la partie supérieure du chemin, qui, à cause de son étendue, porte les embarcations à s'égarer, et afin de prevenir le retour de pareilles bévues je plaçai quelques sauvages qui ont leur terrain de chasse dans les environs, à la Hauteur des Terres afin qu'ils fussent prêts à agir comme pilotes dans ce lac embarassant.

On a beaucoup parlé de la stérilité et de l'aspect repoussant de la region des lacs et elle est sans doute, en quelques endroits, quelque peu rocheuse, mais pas plus que la région du haut de l'Ottawa, ou que la contrée entre l'Ottawa et la baie Georgienne. On y trouve en abondance du bois, des pins rouges et blancs, de dimensions passables et en de nombreux endroits; mais, surtout au lac La Pluie, il y a des indicesde minéraux de valeur.

Arrivée au Fort Frances, l'expédition avait devant elle une navigation non interrompue de 131 milles jusqu'au portage du Rat. D'abord, le lac La Pluie, s'étendant sur une nappe d'eau courante de 67 milles, à travers des forêts d'une grande végétation exubérante, interrompue ça et là par des côteaux verdoyants, où les sauvages d'autrefois avaient exercé l'art agricole, oublié depuis si longtemps par leurs enfants, et puis vient le Lac-des-Bois, où l'on chemine, l'espace de 64 milles, au milieu d'îles, qui, quoique le lac soit grand, forment des chenaux bien abrités où l'on ne sent que peu les brises les plus violentes. Il y a, cependant, à l'entrée du lac une traverse de sept milles où les embarcations sont quelquefois arrrêtées par le vent.

Le Winnipeg.

En examinant le mémoire qui se trouve sur la page précédente, on verra que cette rivière présente une série de nappes d'eau tranquilles comme des lacs, espacés par des courants rapides. Son volume est à peu près celui de l'Ottawa, peut-être un peu plus considérable, quand elle a reçu les eaux de son principal tributaire, la rivière Anglaise, qui s'y décharge immédiatement au-dessus du portage de l'Ile, en venant de l'est. Quelques unes des parties navigables sont comme le lac des Chats et le lac Duchène sur l'Ottawa, la seule différence qui existe entre eux, c'est que les premières sont remplies d'îles. Cette rivière a longtemps servi de grand chemin à la compagnie de la baie d'Hudson, et l'on trouva les portages bien ouverts et en bon ordre. A certains endroits, les portages étaient d'un accès difficile, mais lors du passage de l'expédition l'eau était basse, et les endroits les plus dangereux n'avaient plus rien d'effrayant. La distance à partir du portage du Rat, au débouché du Lac-des-Bois, au Fort Alexandre, est de cent quarante-neuf milles. Les portages sont nombreux mais courts; leur longueur totale à l'eau haute ne s'élève qu'à trois milles et six chaînes. L'eau cependant était si basse, lors du passage de l'expédition, qu'en plusieurs endroits comme à la Cave, aux sept Portages et à la chute d'argent, on évita beaucoup de transport par terre, en suivant le lit de la rivière et en soulevant les embarcations au-dessus des pointes de rochers. En somme, l'expedition ne rencontra aucune difficulté sur le Winnipeg. On obtint des guides au Fort Frances et au portage du Rat, où les sauvages sont en grand nombre, et quelques voyageurs, qui s'étaient mal conduits, furent renvoyés de leur première station et leurs places furent prises par des sauvages familiers avec la route. Je dois dire que M. Boyd, un marchand de l'établissement de la Rivière-Rouge et maintenant membre du gouvernement de Manitoba, et quelques colons envoyèrent six embarcations de la compagnie de la baie d'Hudson à la rencontre de l'expédition. Cela fournit l'occasion de comparer ces embarcations avec celles que l'on s'était procuré à Ontario et à Québec, et je suis heureux de dire que l'on constata que ces dernières étaient les plus rapides et les plus faciles à manœuvrer dans les portages et les rapides, et en tous points les plus propres aux fins de l'expédition.

Du Fort Alexandre au Fort Garry inférieur (le Fort de Pierre), la distance est de 60 milles, et en cet endroit la navigation ne rencontre aucun obstacle.

En général, la route, entre le terminus du chemin de la baie du Tonnerre, le lac Shebandowan et le lac Winnipeg, peut soutenir la comparaison avec toute route pour les canots ou autres embarcations d'une égale longueur dans l'Amérique Britannique du Nord. La distance entière est de quatre cent quatre-vingt-huit milles avec quarante portages (plus ou moins, suivant la hauteur de l'eau,) ayant une longueur totale de sept milles. Entre ces portages la navigation, excepté sur un espace de quelques milles, dans un ruisseau étroit au portage Français, est la plus facile du monde. Il n'y a pas de rapides difficiles à traverser. Le fait est que, à l'exception des rapides de la Maligne mentionnés plus haut, et de ceux de la Winnipeg, ces rapides, en ce qui concerne la facilité de les sauter, ne sont que de simples rides de l'eau.

L'expédition, en faisant le trajet, avait sept milles de chemin par terre à franchir—avec les embarcations légères, des rations pour soixante jours, lesquelles diminuaient graduellement, et leurs munitions,—mais en petites sections, séparées de façon à rendre la fatigue moindre qu'elle aurait été si les portages avaient été plus longs et moins nombreux. Le travail sur les portages était sans doute pénible pour les hommes non habitués à des labeurs de ce genre, mais il était de peu de durée et ensuite on naviguait facilement.

Que l'on compare maintenant la route où le transport s'est fait si facilement avec les autres voies du même genre, où des canadiens sont occupés à des travaux de la nature de ceux que l'expédition a dû accomplir; et, d'abord, en ce qui regarde l'Ottawa, il n'est pas nécessaire de nous reporter au temps où les marchandises étaient transportées entre Carillon et Grenville, lorsque les voyageurs, ayant fait le portage de leurs canots au-delà de la Chaudière et de Duchêne, luttaient pour remonter les rapides des Chats et travaillaient pendant des semaines contre les remous puissants ou dans les longs portages entre les Chéneux et le Calumet. Le travail nécessaire pour aller des Joachims, la limite supérieure de la navigation à la vapeur, au lac Témiscamingue, distance de cent vingt milles, est de beaucoup plus considérable que sur toute la route de la Rivière Rouge; le parcours par terre est plus long et les rapides sont plus forts et plus difficiles à passer. Mais si les obstacles sont plus considérables sur le large Ottawa, combien ne le sont-ils pas plus sur ses tributaires, la Gatineau, la Madawaska, la Coulonge ou la Petewawe. Des centaines, je pourrais dire des milliers de voyageurs aventureux se rendent annuellement aux terres élevées égoutées par ces rivières et apportent avec eux leurs embarcations et en outre des approvisionnements pour six mois.

Le St. Maurice est peut-être un des fleuves les plus difficiles du continent, coulant, comme il fait, à travers des rochers, descendant un plateau de quinze cents pieds au-dessus du niveau du St. Laurent, et il offre ici un point de comparaison, car une expédition militaire française se rendit autrefois par cette rivière à la rivière au Caribou, et en descendant cette dernière à la baie d'Hudson, avec de l'artillerie et des munitions de guerre. Deux de ces pièces de campagne existent encore sur un portage aux sources du St. Maurice, et l'histoire nous parle des succès de cette expédition à la baie d'Hudson, où elle prit et garda des forts dont l'un était bien garni d'artillerie. Tandis que l'on a fait de plus grandes choses ailleurs, cependant ce haut fait est, en son genre, sans parallèle dans les annales militaires.

Le chevalier de Troyes n'avait pas d'embarcations semblables à celles qui ont été fournies à la colonne expéditionnaire de la Rivière-Rouge, et de son temps, le canot d'écorce était seul en usage sur les eaux intérieures entre le St. Laurent et la baie d'Hudson. Comparée à la route par la factorerie de York, la voie suivie par l'expédition présente plusieurs avantages, et à cet égard, je puis parler d'un voyage de la factorerie de York au Fort Garry, accompli par le colonel Crofton, en 1846. Ce brave soldat, dont le témoignage clair et complet donné devant un comité de la Chambre des Communes (en Angleterre) en 1857, a tant contribué à faire disparaître le nuage dans lequel le monopole enveloppait les régions du nord-ouest, se rendit par la factorerie de York à la Rivière-Rouge avec 347 soldats, 17 femmes et 19 enfants, en tout, 383 personnes. Parmi ses munitions de guerre, se trouvaient 3 pièces de 6 et une pièce de 9. Dans son témoignage, parlant de la route du Fort William, il dit: "J'entreprendrai d'y faire passer mon régiment" et ayant été encore questionné, il répliqua comme suit:—

"J'ai fait plus que cela, car j'ai transporté de l'artillerie du Fort York, sur la baie d'Hudson, à la Rivière-Rouge, distance de sept cents milles, à la boussole, en traversant les lacs et les rivières, et cette route *est bien plus mauvaise que l'autre.*"

"Prétendez-vous que, dans les circonstances actuelles (il y a de cela 13 ans), le chemin

entre le Fort William et le Fort Garry est une voie préférable pour les militaires que celle qu part de York ? J'en suis certain, car j'ai passé par les deux chemins."

Question posée par Sir John Packington. " Avez-vous dit que vous avez transport de l'artillerie du Fort York à la Rivière-Rouge ?--Je l'ai dit."

" Quelle est la longueur de cette route ?—Elle est d'environ 736 milles."

" Comment l'avez-vous transportée ?—Après avoir enlevé les canons de leurs affûts, nou les avons enroulés dans de la grosse toile et placés sur des cables et des courroies au moye desquels nous les avons transportés."

Lorsque le brave Crofton se formait cette opinion qu'il a exprimée si énergiquement, l vapeur n'était pas parvenue au lac Supérieur, et l'on ne songeait pas au chemin de la bai du Tonnerre; cependant, connaissant les deux routes, il la regardait (celle du Fort William comme de beaucoup supérieure à celle de la baie d'Hudson.

On ne peut qu'être étonné de la différence des difficultés de son voyage par une route e de celles éprouvées par ceux qui suivirent l'expédition par l'autre route. Les premier avaient devant eux les bords toujours glacés de la baie d'Hudson, et les soldats, l'artillerie, le femmes et les enfants avaient à franchir une route non encore parcourue par un corp militaire, tandis que les autres avaient à leur service de légères embarcations munies de tou ce qui était nécessaire et des hommes dans la force de l'âge pour les manœuvrer.

Les femmes et enfants durent être protégés contre les froids d'automne, comme l colonel Crofton arrivait de la mer avec sa bande.

Les soldats de l'expédition ont dû, sans doute, travailler fort parfois, dans les portages quand ils atteignirent les chutes du Winnipeg, mais ils n'étaient pas longtemps sans reprendr les lacs sur lesquels ils poursuivaient facilement leur route à la voile.

Il y a un quart de siècle, les soldats du colonel Crofton n'avaient pour relever leu courage dans ce trajet que la conscience du devoir qu'ils accomplissaient. Le sol qu'ils avaien devant eux leur avait été représenté comme stérile et exposé pendant plus de la moitié d l'année à un climat Sibérien.

A mesure que l'expédition avançait, les soldats savaient qu'ils prenaient part à u mouvement que signalerait l'histoire ; que, de fait, ils allaient porter le sceptre de leur Rein sur une terre fertile et d'une étendue aussi vaste que la moitié de l'Europe.

Etablissement de la Rivière-Rouge.

Pour bien comprendre ce qui a été fait à cette place, il est nécessaire de dire qu'avant l départ de la baie du Tonnerre, le colonel commandant l'expédition et moi nous avions écri au représentant de la compagnie de la baie d'Hudson, au Fort Garry, lui demandant d placer une escouade de travailleurs sur le chemin du Lac-des-Bois, afin que cette route pût êtr utilisée pour le retour, sinon pour l'entrée des troupes.

Ce qui suit est la copie des lettres que nous avons envoyées de la baie du Tonnerre au général Lindsay :

DÉBARCADÈRE DU PRINCE ARTHUR,
BAIE DU TONNERRE, 30 juin 1870.

MONSIEUR,—Relativement à la proclamation que je vous ai envoyée dans une lettre de cette date, j'ai l'honneur de vous informer que je désire avec instance que l'on prenne de suite des mesures pour faire ouvrir un chemin de voiture depuis l'extrémité de la route de M Snow jusqu'à l'angle nord-ouest du Lac-des-Bois.

Il n'est pas nécessaire que ce chemin soit solidement fini, vu qu'il ne devra servir cett année que pour les besoins militaires. Plus tard il pourrait être élargi et achevé pour la circulation, mais, pour le moment, il suffirait d'une voie de troncs d'arbres dans les savanes et assez large et solide pour que les voitures (légèrement chargées) de la Rivière-Roug puissent y passer.

M. Dawson, qui représente ici le département des travaux publics, enverra des instruction plus détaillées relativement à la confection de la route nécessaire, et vous autorisera à nomme un arpenteur pour diriger les travaux et à faire les déboursés nécessaires.

Je vous prie de vouloir bien prêter toute l'assistance à la personne que vous emploierez à ce service.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

G. J. WOLSELEY,
Commandant l'expédition militaire de la Rivière-Rouge.

A l'Officier représentant la
Compagnie de la Baie d'Hudson,
au Fort Garry.

DÉPÔT DU GOUVERNEMENT,
BAIE DU TONNERRE, 30 juin 1870.

MONSIEUR,—Vu les circonstances actuelles, il importe que le chemin devant aboutir à l'angle nord-ouest du lac des Bois soit ouvert de manière à permettre que des voitures y passent, et je crois savoir que dans votre section vous pouvez trouver une personne énergique et sûre qui se chargerait volontiers de l'entreprise des travaux.

Ce que nous voulons, c'est une route praticable pour les voitures depuis l'extrémité du chemin déjà ouvert, jusqu'à l'angle nord-ouest du lac des Bois.

Dans la confection d'un chemin, on commence,—et cela est nécessaire—par ouvrir une voie pour les voitures par laquelle se transportent les provisions à mesure que les travaux avancent, et c'est une voie de ce genre qu'il faut pour le moment.

La distance totale restant à ouvrir est d'environ trente milles. Dans les parties sèches, il ne serait nécessaire que de faire l'abattis et le déracinement. Aux endroits marécageux, il faudra mettre des troncs d'arbres en travers ou des fascines. La personne que vous emploierez saura sans doute quelle somme de travaux il y a à exécuter pour former une voie sur laquelle une charrette puisse passer.

Si vous trouvez une personne pouvant entreprendre, et capable d'exécuter ces travaux, le département des travaux publics du Canada paiera la main-d'œuvre et les provisions nécessaires.

Le commandant de l'expédition militaire, actuellement en route pour l'établissement de la Rivière-Rouge, vous a aussi écrit à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

S. J. DAWSON.

J. H. McTavish, Ecr.,
Comp. de la baie d'Hudson,
Fort Garry.

M. McTavish rend ainsi compte de ses démarches à ce sujet :

" Vous trouverez ci-jointe copie de la lettre que le colonel Wolseley m'a adressée.

" Aussitôt après l'avoir reçue, et au nom du colonel, j'ai envoyé des avis demandant des " hommes pour commencer les travaux. J'ai été moi-même dans la partie anglaise de l'éta-" blissement, mais je n'ai pu obtenir un seul métis anglais. Seulement des métis français se " sont offerts, bien que tous comprissent qu'il fallait faire ce chemin promptement pour hâter " l'entrée des troupes de Sa Majesté.

J. H. MCTAVISH."

La répugnance que les métis anglais ont montrée dans ce cas, est expliquée par le fait que le chemin part de l'établissement français, et qu'il y avait encore mésintelligence entre les deux partis. Cependant, si les Français ont été les premiers à aller travailler au chemin, qu'ils croyaient nécessaire à l'entrée des troupes, les Anglais ont envoyé des bateaux au-devant de l'expédition. Ainsi, tous ont fait de leur mieux pour faciliter cette expédition et lorsqu'elle a été en vue, tous l'ont acclamée avec un égal plaisir.

La politique du gouvernement et l'action du parlement fédéral avaient désarmé les mécontents, et beaucoup de ceux qui avaient pris part à l'insurrection se montrèrent, mais seulement armés de la hache et de la pelle, c'est-à-dire comme travailleurs employés à ouvrir un chemin pour les troupes de Sa Majesté.

Partout, à son arrivée, l'expédition militaire fut reçue à bras ouverts. La population était tranquillement occupée à ses affaires ordinaires, et le chef des insurgés qui, avec trente hommes, était resté au Fort Garry, se retira tranquillement à l'entrée des troupes.

La paix régnait partout, et le colonel commandant l'expédition put adresser la parole aux troupes dans les termes suivants :

" Du débarcadère du Prince Arthur au Fort Garry, c'est un désert de plus de 600 " milles où l'on ne peut se procurer de provisions d'aucune sorte. Il vous a fallu porter sur " vos dos le poids lourd de nos provisions sur l'espace d'au moins 47 portages,—distance de " 7 milles—et c'est là un fait sans pareil dans nos annales militaires. Vous avez descendu " une grande rivière, si dangereuse par ses rapides, chutes et remous, que sa navigation " n'avait jusqu'ici été tentée que par des voyageurs d'expérience ; mais grâce à la Divine " Providence et à votre soumission à la discipline, vous avez pu accomplir votre tâche sans " accident.

" Bien que les bandits qui avaient opprimé la population aient fui à votre approche, sans " vous donner l'occasion de prouver comment savent se battre ces hommes capables d'un pareil " labeur, vous avez mérité de votre pays tout autant que si vous aviez gagné une bataille."

Ces paroles sont sans doute éloquentes ; les soldats méritaient tout ce qu'elles peuvent dire à leur louange, mais comme elles figurent dans un document qui fera sans doute partie des archives, je dois protester pour le cas où elles seraient acceptées comme une exacte représentation de l'état de choses existant à la Rivière-Rouge lors de l'arrivée des troupes,

Au lieu de fuir comme des bandits à leur approche, les habitants dont parle le colonel, s'occupaient paisiblement de leurs affaires ordinaires, à l'exception de ceux sortis de la localité à sa demande, et travaillant à la confection d'un chemin qui devait faciliter les mouvements des troupes. Contrairement aussi à ce que l'on entend faire croire, les soldats avaient eu des personnes d'expérience pour les guider sur le Winnipeg.

Vu les circonstances, on doit sans doute permettre un peu de latitude aux assertions ; mais cette part faite, je n'en dois pas moins m'inscrire en faux contre ce qu'il dit à l'égard d'une rivière qui a toujours servi de grande voie de communication à l'homme blanc depuis qu'il s'est montré dans ces régions, et qu'il représente comme si dangereuse par ses rapides, chutes et remous, que sa navigation n'avait jusqu'ici été tentée que par des voyageurs d'expérience. Des centaines d'hommes, de femmes et d'enfants ont descendu et monté le Winnipeg, et les bateaux de la compagnie de la baie d'Hudson, dont quelques uns sont d'une lourdeur inimaginable, circulent constamment dans ses eaux.

Autrefois, tout le commerce du nord du continent passait par le Winnipeg. Les français s'en sont servi les premiers comme voie de communication; après eux, la puissante compagnie du nord-ouest, et plus tard, lorsque la compagnie de la baie d'Hudson avait son principal comptoir sur l'Albany, la route pour la Saskatchewan était le lac Seul et le Winnipeg. On peut dire ce qu'on voudra d'autres parties de la route, mais cela n'empêchera pas que le Winnipeg ne soit une route bien connue, fréquentée depuis longtemps et facile à naviguer pour les bateaux.

Pour démontrer la futilité de cette assertion, je citerai le fait qu'au moment même où l'expédition passait, deux frêles canots bien mal manœuvrés—l'un était monté par un gros rédacteur de journal et l'autre par un monsieur avec sa femme—franchissaient tous les rapides, portages et remous sans que ceux qui les montaient aient paru trouver qu'ils avaient fait là quoi que ce soit d'extraordinaire.

Les casernes et édifices de Fort Garry.

Comme ils ne pouvaient loger un aussi grand nombre de personnes, il devint nécessaire de construire d'autres édifices, et à cela, la rareté des matériaux fit obstacle, rareté due aux troubles qui avaient eu lieu quelque temps auparavant.

La correspondance suivante fera connaître les démarches faites à cet égard.

FORT GARRY, 31 août 1870.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction du lieutenant-général commandant de l'Amérique Britannique du Nord de prendre des arrangements pour loger ici les deux bataillons de milice.

7 Capitaines.
14 Subalternes.
5 Premiers sergents.
28 Sergents.
7 Clairons.
315 Soldats et caporaux.

1 Officier commandant.
1 Officier inspecteur.
1 Aumônier.
4 Officiers d'état-major.
2 Officiers du contrôle.

Au fort inférieur, il n'y aura pas d'officiers du contrôle.

M. Donald Smith a mis dans ce but à ma disposition toutes les bâtisses des forts supérieur et inférieur dont la compagnie de la baie d'Hudson pouvait se dispenser. Il sera nécessaire de faire quelques changements pour les installer comme casernes, et de construire des cuisines, buanderies, etc.

L'effectif de chaque bataillon est indiqué en marge. L'un sera caserné au fort supérieur et l'autre au fort inférieur.

La rareté de la main-d'œuvre—ce qui a toujours été ici une difficulté à l'exécution des travaux—ne se fera pas sentir à l'égard de ces édifices, vu que les services de tous les officiers et soldats de ces deux bataillons peuvent être utilisés, et que parmi les derniers se trouvent un grand nombre d'habiles ouvriers.

Comme toutes les dépenses à faire seront à la charge du gouvernement canadien, je considère comme très-essentiel qu'un officier représentant le département des travaux publics du Canada fasse faire tous les travaux voulus, ou que, dans le cas où il s'entendrait avec la compagnie d'Hudson pour les faire faire par elle, il surveille ces travaux durant leur exécution.

Comme vous êtes un des premiers officiers de ce département, j'ai l'honneur de solliciter votre aide, et dans le cas où vous seriez du même avis que moi sur ce point, veuillez avoir l'obligeance d'agir au nom du département des travaux publics et de nommer une personne pouvant se charger de l'installation de ces édifices comme casernes.

Ci-joint se trouve le résumé des divers services requis pour les deux forts.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

G. J. WOLSELEY, Colonel,
Commandant l'expédition de la Rivière-Rouge.

S. J. Dawson, Ecuyer,
Département des travaux publics,
Fort Garry.

FORT GARRY, 5 septembre 1870.

MONSIEUR,—Comme suite à ma lettre du 31 du mois dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre le devis ébauché des travaux à faire pour rendre les deux forts propres au logement des troupes.

Comme de raison, il faudra, à mesure que les travaux avanceront, s'occuper de bien des détails qui ne se trouvent pas sur ce devis, et que les lieutenants-colonels commandant les deux bataillons signaleront à l'officier que vous chargerez de l'exécution des travaux.

Je vous aurais beaucoup de reconnaissance si vous pouviez m'assurer que ces travaux seront exécutés avant l'hiver, disons avant le 1er novembre ou vers ce temps.

Il est sans doute superflu de vous dire que le casernement de nos miliciens, par son importance publique, doit passer avant toute autre entreprise publique.

Le lieutenant-gouverneur m'autorise à vous informer qu'il partage cette opinion.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

G. J. WOLSELEY, Colonel,
Commandant le corps expéditionnaire de la Rivière-Rouge.

S. J. Dawson, Ecuyer,
Département des travaux publics,
Fort Garry.

WINNIPEG, ETABLISSEMENT DE LA RIVIÈRE-ROUGE,
5 septembre 1870.

MONSIEUR,—Relativement à vos lettres du 31 ultimo et du 5 de ce mois, j'ai l'honneur de vous dire que l'on fera tout ce qu'il sera possible de faire pour finir le travaux en question au temps demandé.

J'ai déjà ordonné que l'on achetât tout le bois de construction que l'on pourrait se procurer dans l'établissement, et je me suis mis en rapport avec le contre-maître d'une petite scierie de Pembina, dans l'espoir d'obtenir là la quantité qui manquera ici.

Les autres matériaux, comme le clou, les carreaux de vitre, etc., ont été commandés à St. Cloud, et on a envoyé chercher les charpentiers actuellement employés sur la route entre le Fort Frances et le lac Supérieur.

La difficulté de se procurer des ouvriers habiles et la rareté des matériaux dans cette contrée isolée vont, sans doute, occasionner des retards, mais j'espère tout de même que ces travaux seront terminés avant les gros froids.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
S. J. DAWSON.

Au colonel Wolseley,
Commandant le corps expéditionnaire de la Rivière-Rouge,
Fort Garry.

Les charpentiers qui s'étaient rendus si utiles en construisant des magasins et écuries le long de la route entre la baie du Tonnerre et le lac Shebandowan arrivèrent bientôt dans l'établissement, où ils se mirent activement à l'œuvre. Vers le 5 octobre, les troupes étaient toutes à couvert, et avant les gros froids, les salles de récréation, spécifiées par le col. Wolseley, étaient prêtes, ainsi que plusieurs autres constructions.

Ainsi qu'on le verra par la correspondance suivante, les embarcations m'ont été remises, et je les ai fait mettre en sûreté pour l'hiver. Soixante-cinq chaloupes en assez bon ordre restent au Fort Garry :—

FORT GARRY, 7 septembre 1870.

MONSIEUR,—Par ordre du colonel commandant, j'ai l'honneur de vous demander de vouloir bien lui dire si vous êtes maintenant prêt à vous charger des chaloupes et équipements dont l'expédition n'a plus besoin, et qui sont maintenant au fort inférieur et sur la rivière Assiniboine.

Si vous désirez qu'elles restent dans le voisinage des troupes, le colonel Wolseley donnera des ordres pour qu'il en soit pris soin. Dans ce dernier cas, il demande si vous permettriez aux officiers des régiments de s'en servir parfois pour leur récréation et celle de leurs soldats.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. B. IRVINE,
Sous-Contrôleur.

S. J. Dawson, écuyer, etc., etc.,
Fort Garry.

WINNIPEG, ETABLISSEMENT DE LA RIVIÈRE-ROUGE, 7 septembre 1870.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre de cette date, et de vous dire que dans quelques jours je serai prêt à me charger des chaloupes et équipements dont l'expédition n'a plus besoin, et qui se trouvent maintenant au fort inférieur et sur la rivière Assiniboine.

Ces chaloupes seront tirées à terre et mises à l'abri de la température; mais comme elles resteront dans le voisinage des troupes, il serait certainement nécessaire que ces dernières se chargeassent d'en prendre soin.

Il va sans dire que les officiers-commandant seront libres de s'en servir pour la récréation des officiers et soldats.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
S. J. Dawson.

Au col. Irvine,
Sous-contrôleur,
Fort Garry.

CHEMIN DU LAC DES BOIS.

Ainsi que le lui avait demandé (par lettres datées de la baie du Tonnerre) le commandant de l'effectif militaire et le gérant des travaux publics, (Voir page précédente), M. McTavish, le facteur de la compagnie de la baie d'Hudson, avait mis à l'œuvre une escouade de travailleurs sur le chemin du lac des Bois.

La distance restant à ouvrir a été trouvée un peu plus grande que nous le faisaient prévoir les rapports confus reçus jusque là. L'escouade envoyée avec M. Snow, dans l'automne de 1868, n'avait pas même poussé sa ligne d'exploration jusqu'au lac des Bois, et une grande partie de la route qu'elle avait ouverte n'était qu'une voie préliminaire sur laquelle on n'avait fait qu'abattre et enlever les arbres. Sur cette section, les hommes de M. McTavish étaient employés à faire des ponts au passage des savanes. Ils avaient aussi ouvert une route depuis le point où se termine le chemin de M. Snow, à l'est de la rivière Blanche jusqu'à la rivière Bouleau, et de là ils avaient ouvert un sentier jusqu'au lac des Bois, mais dont la plus grande partie passait dans une savane, et il eut été difficile aux chevaux d'y passer. Par cette route, et au retour des troupes régulières, une compagnie de soldats réguliers se rendit du fort Garry à l'angle nord-ouest du lac des Bois, où elle s'embarqua dans des chaloupes, et une compagnie de volontaires, qui avait été stationnée au Fort Frances, prit la même route depuis l'angle nord-ouest jusqu'au Fort Garry.

Le commandant militaire partit du Fort Garry le 10 septembre et se rendit par terre jusqu'au lac des Bois, où l'attendaient son canot et des voyageurs actifs qui devaient le mener au lac Supérieur.

Retour des troupes régulières et des voyageurs.

Il s'est opéré avec le même bonheur que pour le trajet du lac Shebandowan au Fort Garry. Les voyageurs qui avaient accompagné les volontaires se trouvèrent alors libres, de sorte que les rameurs habiles ne manquèrent pas, et que le voyage au lac Supérieur se fit rapidement sous l'habile direction du colonel Fielden. Le temps était beau et les mouches avaient disparu. De fait, et durant tout l'été, l'absence des insectes nuisibles a été remarquable.

Pour les militaires, le voyage de retour a dû être agréable. Les chaloupes étaient peu chargées et bien mieux manœuvrées qu'au premier trajet, et on ne peut rien imaginer de plus beau que les rivières, les chutes et lacs remplis d'îlots par où ils passèrent. L'automne venait justement de donner ses couleurs aux forêts et la température était on ne peut plus belle. L'expédition avait complètement réussi, et ils s'en retournaient pour recevoir les témoignages de reconnaissance bien mérités de notre pays et de leur souveraine.

Malgré les retardements occasionnés par les portages ou les rapides, la distance moyenne parcourue par jour a été de 25 milles, environ. Quelques jours, on a fait beaucoup plus, mais d'autres jours un peu moins. Les wagons attendaient le bagage au lac Shebandowan, et l'affreux chemin de la baie du Tonnerre, qui avait été beaucoup amélioré en l'absence des troupes, put être facilement franchi en deux jours de marche. Cela démontre comme quoi il eut été praticable au début, si les voyageurs, au lieu de passer leur temps à traîner les chaloupes dans la rivière, avaient travaillé pendant quelque temps à l'améliorer.

A leur demande, beaucoup de voyageurs furent payés au Fort Garry. Ils avaient été frappés de la beauté du pays et de la fertilité du sol, et je n'ai aucun doute que la population trouvera avantageuse de se les aggréger.

La construction des casernes et la confection du chemin du lac des Bois m'ont retenu quelque temps, ce qui a fait que je n'ai pu quitter l'angle nord-ouest que le 23 septembre. Je suis arrivé à la baie du Tonnerre le 1er octobre, et quelques jours après je vis les dernières troupes régulières s'embarquer sur les vapeurs. Les officiers et soldats s'etaient également distingués par une inflexible persévérance, par leur parfaite sobriété, en un mot par toutes les bonnes qualités qui font reconnaître le militaire anglais. Un lien d'amitié s'était formé entre eux et les voyageurs, et je puis dire que ces derniers se sont séparés avec regret des amis éprouvés avec lesquels ils avaient lutté de fatigue, aussi, était-ce de tout cœur qu'ils accompagnèrent leurs adieux de souhaits de bonheur et de prospérité.

Les vapeurs se trouvant chargés par les effets des militaires, les voyageurs ne purent partir de la baie du Tonnerre qu'au voyage suivant. Ils se sont rendus à leur destination sans encombre, et il est satisfaisant de pouvoir dire que depuis le départ et jusqu'au retour de l'expédition, il n'y a eu ni accident sérieux ni perte de vie.

L'expédition ayant réussi, je serais aise de terminer ce rapport sans parler des bévues qui auraient pu et qui ont été près de produire un autre résultat ; mais il a été dit et écrit tant de choses capables de produire une impression contraire à la vérité, que je crois devoir, en justice pour ceux qui, par leur persévérance, ont su éviter des désastres, attirer l'attention sur certains faits que sans cela j'eusse laissés de côté.

J'ai déjà dit qu'à l'arrivée du premier détachement de l'expédition à la baie du Tonnerre, vingt-cinq milles du chemin étaient en assez bonne condition pour y acheminer de suite les chaloupes et approvisionnements militaires, jusqu'au pont de la Matawin. J'ai aussi signalé que toute défectuosité dans les moyens de transport, occasionnée par le dépôt d'une partie des provisions (transportées sur le chemin du portage) au Sault Ste. Marie, aurait pu être facilement remédiée en envoyant chercher d'autres chevaux et voitures à Collingwood ou dans le voisinage de cette place.

Peu après l'arrivée des premiers détachements, 28 chaloupes furent transportées sur des voitures jusqu'au pont de la Matawin, ce qui prouve qu'il était non seulement possible mais encore facile de les expédier par cette voie.

Dans ce cas, ce qu'il y avait de mieux à faire était de mettre tout le monde disponible, soldats et voyageurs, à travailler sur la section inachevée du chemin, de manière à ce qu'elle fût terminée vers le temps où les approvisionnements auraient été rendus au pont de la Matawin ; mais au lieu de cela, sur l'avis de personnes inexpérimentées, qui, bien qu'elles habitassent dans le voisinage, n'avaient jamais fréquenté les localités où le chemin passe, ou n'avaient même jamais vu le lac Shebandowan, on ordonna que les chaloupes fussent dirigées par le chenal tortueux et rocheux de la rivière, de sorte qu'à l'exception de quelques compagnies de soldats réguliers, envoyées pour réparer les dommages occasionnés par le feu, tout l'effectif militaire resta inactif à la baie du Tonnerre, jusqu'à l'arrivée du général Lindsay, qui commanda de pousser de l'avant.

J'ai déjà mentionné le transport des chaloupes sur les rochers de la Kaministaquia et de la Matawin, et la détérioration à laquelle elles avaient été ainsi exposées.

Les voyageurs savaient que le travail et les privations auxquelles ils étaient ainsi exposés étaient inutiles, et que quelques voitures de plus leur eussent évité ce dur labeur, tout en sauvant les chaloupes du danger d'être brisées, car le succès de l'expédition dépendait de ces dernières. Ils furent, ils est vrai, accompagnés quelquefois par les soldats, qui firent une partie du halage jusqu'au pont de la Matawin, mais les soldats ne revinrent pas pour recommencer un pareil trajet, tandis que les voyageurs durent revenir jusqu'à la baie du Tonnerre et exécuter le même labeur. Dans les parties difficiles entre Young's Landing et Brown's Lane, les soldats ne purent donner aucune aide. La plupart des voyageurs sauvages, amenés à grands frais sur les lieux, et dont les services, comme guides, eussent été de la plus grande valeur, se découragèrent et finirent par s'éloigner. Les sauvages de Nipigon désertèrent en masse. Ceux du Fort William et du Grand-Portage ne purent résister à la fatigue et il fallut les remplacer par des travailleurs employés à la confection du chemin. En face de pareils faits, je me crois

justifiable de faire valoir le mérite des voyageurs qui, à la pluie comme sous un soleil brûlant, sont restés fermes à leur poste, et ont, par ce déploiement d'énergie, assuré le succès de l'expédition qui autrement eût éprouvé un désastre.

Voyant à quel travail ardu ils étaient inutilement assujétis, si un bon nombre d'entre eux s'étaient retirés, l'expédition n'aurait pu avancer, la route eut été déclarée impraticable, et il est possible que les territoires du Nord-Ouest eussent été perdus pour le Canada. Si une aussi grande calamité nationale a été évitée ; si la première grande expédition du Canada a été couronnée de succès, cela est dû dans une grande mesure, à la persévérance et à l'habileté de ces voyageurs, classe qui a fait plus que toutes les autres, peut-être, pour l'avancement du pays.

Ce sont ces mêmes hommes qui sont annuellement employés au labeur aventureux du transport des produits forestiers le long des rivières du pays. Leur état peut être classé parmi les plus humbles, mais lorsqu'ils rendent d'importants services et qu'ils font de grandes choses, ce n'est pas une raison pour les laisser dans l'oubli et ceindre des fronts étrangers de lauriers maintes fois gagnés par eux.

En reconnaissant aux voyageurs le mérite auquel ils ont droit, je suis loin de vouloir déprécier l'œuvre du soldat. Je suis au contraire heureux de pouvoir témoigner de son aptitude à acquérir les connaissances des premiers, de sa persévérance infatigable et de sa conduite exemplaire. Il est beaucoup plus exposé à souffrir des observations indiscrètes de ceux qui se chargent de parler en son nom, que de ce que je puis avoir dit de lui.

L'exagération des faits produit une impression opposée à celle que l'on veut produire, mais quoique l'on puisse dire au contraire, nulle personne d'expérience en ces choses ne croira qu'il fallait 400 hommes de troupes régulières qui, malgré toutes leurs bonnes qualités, étaient étrangers au pays et à la manière d'y voyager, pour trois fois leur nombre de canadiens, de voyageurs et de volontaires, traversant les forêts de leur pays natal.

Et après tout, qu'a-t-il été fait ? Avec toutes les facilités que le pays pouvait offrir, de superbes vapeurs sur les lacs Huron et Supérieur, de bons chevaux et wagons pour le trajet par terre, des bateaux propres en tout point à la navigation des eaux intérieures, assez légers pour pouvoir être transportés dans les portages et avec des voyageurs habiles et d'expérience pour les manœuvrer, l'expédition a pu se rendre à l'établissement de la Rivière-Rouge.

La route qu'elle a suivie a été beaucoup parcourue autrefois. C'est une partie de celle par où les français, il y a près de 200 ans, ont porté le drapeau de leur pays jusqu'aux plaines de la Saskatchewan, et pendant bien des années elle a été la voie de communication de la compagnie canadienne du Nord-Ouest, pour le transport d'un commerce très étendu avec l'intérieur.

Pendant que cette compagnie prospérait, on a estimé à deux mille le nombre des personnes passant chaque année par cette route, et bien qu'elle ait été abandonnée pendant longtemps, il ne sera pas difficile de croire qu'elle n'a pas dû offrir de bien grandes difficultés.

Respectueusement soumis.

S. J. DAWSON.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la partie du rapport de M. Dawson, se rattachant spécialement aux critiques publiées en Angleterre par un officier du corps expéditionnaire, n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

A une Adresse de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée du 6 mars 1871; demandant un état indiquant les noms de tous les navires affrétés par le gouvernement ou au nom du gouvernement impérial et du gouvernement canadien pour le transport des hommes et du matériel de l'expédition envoyée au Nord-Ouest en 1870; aussi, le tonnage des dits navires, les pays d'où ils viennent, leur capacité, le temps qu'on les a employés, et le montant payé par jour pour chacun.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT,

OTTAWA, 30 mars 1871.

TABLEAU des navires engagés par le gouvernement impérial pour le tran

Nom et description du navire.	Tonnage.	Nationalité.	Capacité.	Locateur.
Vapeur "Clematis"	296	Américain	inconnu	H. C. Winslow et Cie., de Buffalo ....
Remorqueur "Rescue"	275	do	do	Andrew Port ....
Rem. et chaland, pas de nom	inconnu	inconnu	do	P. S. Church ....
Vapeur "Algoma"	416	Anglais	do	Chemin de fer du Nord du Canada ....
Goëlette "Snow Bird"	110	do	do	C. M. Smith et Cie., de Toronto ....
Vapeur "Arctic"	618	Américain	do	J. E. Turner, pour les propriétaires..........
Remorqueur "Rescue"	275	do	do	A. Port ....
Do "Pioneer"	inconnu	inconnu	do	P. S. Church ....
Do "M.T. Mills"	262	Américain	do	Trompe et frères........
Do "Pioneer"	inconnu	inconnu	do	P. S. Church . ...
Chaland, pas de nom	do	do	do	Maitland et Cie........
Remorqueur, pas de nom...	do	do	do	M. T. Mills.............
Vapeur "Union"	434	Américain	do	J. Hallaran.............
Remorqueur "Okorora" ...	37	Anglais	do	E. et W. Dunn ....
Goëlette "Nemesis"	101	do	do	John Spence............
Do "Pandora"	326	do	do	James Hardison ....
Vapeur "Wanbuno"	180	do	do	Chemin de fer du Nord du Canada....... ....
Remorqueur, pas de nom...	inconnu	inconnu	do	A. Port............... ..

BUREAU DU CONTRÔLEUR,
Canada.

port des troupes, munitions, etc., au territoire du Nord-Ouest, en 1870.

Service.	Temps de service.	Prix par jour, etc.	Total.	Observations.
			$ cts.	
Du Sault Ste. Marie au Fort William...............	7 jours, savoir : du 28 mai au 3 juin.....	$250 par jour...	1,750 00	Contrat.
			13 50	Aussi, pour 27 repas aux officiers à 50 cts. chaque.
Sault Ste. Marie..........	2½ jours, savoir: du 22 au 25 mai	$40 par jour....	100 00	Arrangement verbal.
do	1 jour 31 mai......	do	40 00	do do
De Collingwood à la baie du Tonnerre et vice versa...	Du 28 mai au 8 juillet 1870.............	Prix du tarif pour les officiers, soldats et munit's.	2,430 20	Contrat.
De Collingd. à la b. du Tonn. et retour à la b. Georgienne	13 jours, du 25 mai au 6 juin.........	$35 par jour....	81 60 455 00	do do
Sault Ste. Marie..........	25 jours, du 6 au 30 juin..............	$400 par jour ...	10,000 00	
			146 00	Aussi, pour 292 repas aux officiers et autres, à 50 centins chaque.
do	4½ heures, 2 juin....	$15.00	15 00	Arrangement verbal.
do	¾ de jour, 12 juin....	$30.00	30 00	do do
do	2 jours, 28 et 29 mai, 2 demie journées, le 7 et le 12 juin...	$40 par jour	120 00	do do
do	1 jour, le 14 juin...	$40 do	40 00	do do
do	Entre le 16 mai et le 19 juin, 25½ jours.	$2 par jour.....	51 00	do do
do	1 jour, 19 juin......	$35 do	35 00	do do
Entre le Sault Ste. Marie et la baie du Tonnerre......	7 jours, 29 mai au 4 juin 1870.........	$400 par jour...	2,800 00	Contrat.
			28 50	Aussi, pour 57 repas aux officiers, à 50cts. chaque.
Sault Ste. Marie	5 semaines, du 23 mai au 26 juin	$200 par semaine	1,000 00	Contrat.
De Collingd. à la b. du Tonn.	En juin 2 voy. certain	$20 par jour	280 00	do
do do	22 jours, du 7 au 28 juin..............	$50 par jour....	1,100 00	Ce navire était d'abord employé par le gouvernement canadien, et le gouvernement impérial s'en est servi au même prix.
			30 00	Aussi, péages du canal, et
Du Slt. Ste. Marie à Collingwood et vice versa..	Du 26 mai au 1er juin	Prix du tarif pour les sold. et mun.	54 00 1,005 93	Louage d'un remorqueur sur le canal. Contrat.
Sault Ste. Marie..........	Le 20 et 26 septembre et le 1er octobre, remorquage de chal. Le 30 septembre, et du 6 au 12 octobre on a employé le remor. 5 demi journées....	$65.00 .... $120	185 00	Arrangement verbal.

Québec, 21 mars 1871.

(Signé,) B. H. Martindale,
Sous-Contrôleur.

TABLEAU des navires engagés par le gouvernement du Canada, pour le

Nom et Description du navire.	Tonnage.	Nationalité.	Capacité.	Locateur.
Propulseur "Shickluna"...	450	Anglais	inconnu	Compagnie de transport de la rive nord........
Goëlette "Pandora"......	326	do	do	James Hardison ....
Goëlette "Orion".........	240	do	do	E. Zealand ....
Propulseur "Brooklyn"...	339	Américain	do	L. Millis ....
Vapeur "Chicora".......	550	Anglais	do	Milloy et Cie...........
Vapeur "Algoma"........	416	do	do	E. M. Carruthers et Cie.
Vapeur "Algoma".......	416	do	do	do do ..
Canonnière "Rescue".....	275	do	do	Gouvernement du Canada.
Canonnière "Prince Alfred."	456	do	do	do do ..

Cet état de dépense comprend les frais de transport des troupes et munitions impé-

DÉPARTEMENT DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE,

transport des troupes, munitions, etc., au territoire du Nord-Ouest, en 1870.

Service.	Temps de service.	Prix par jour, etc.	Total.	Observations.
			$ cts.	
De Toronto à la baie du Tonnerre, et vice versa ..	42 jours, savoir, du 30 avril au 10 juin inclusivement	$150	6,300 00	Affrété.
do do	44 jours, savoir, du 20 avril au 3 juin inclusivement		50 00	Repas des offic. et péag. du canal du Slt. Ste. Marie
		$50	2,200 00	Affrété.
			224 31	Péages et remorquage sur les canaux Welland et Sault Ste. Marie, etc.
do do	41 jours, savoir, du 22 avril au 2 juin	$50	2,050 00	Affrété.
D'Ogdensburgh à Détroit, et de là entre Collingwood et le Lac Supérieur et vice versa			143 60	Remorquage sur le canal Welland et péages du canal du Slt. Ste. Marie.
	4 jours, savoir, du 14 au 18 mai	$150 } Cours américain	600 00	Affrété.
	16 jours, savoir, du 18 mai au 3 juin	$300 } Cours américain	4,800 00	do
De Collingwood à la baie du Tonnerre et vice versa, aussi Sault Ste. Marie ..			116 30	Repas des officiers et sold.
	Prix du tarif pour les offic., sold., munit. et voyagrs. depuis mai à la fin de la saison..	Prix du tarif suivant contrat ..	19,094 62	Contrat.
De Collingwood au Sault Ste. Marie et à la baie du Tonnerre et vice versa..	Du 10 mai au 4 juin.	$2,250 par sem.		
	3 semaines et 3 jours.	$7,714		
	Moins—remise de...	$450	7,264 00	Selon contrat.
do do	Durant la saison de navigation	Prix du tarif pour les officiers, soldats, munitions et voyageurs ..	11,001 44	Selon contrat.
Entre le Sault Ste. Marie et Collingwood et vice versa	Du 27 mai au 22 juin, (27 jours)	$80	2,160 00	Montants portés au compte général de l'expédition.
do do	Du 23 mai au 17 juillet, (56 jours)	$100	5,600 00	Montants portés au compte général de l'expédition.

riales et canadiennes qui sont imputables au compte général de l'expédition.

Ottawa, 28 mars 1871.

Geo. Futvoye,
Député du Ministre de la Milice et de la Défense.

REPONSE

A un Ordre de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté du 16 mars 1871, pour un tableau indiquant la quantité et la valeur des diverses sortes d'articles importés dans la Colombie Britannique pour la dernière année fiscale dont il existe des états, le montant des droits perçus sur chacun des dits articles, et le montant qui aurait été perçu si le tarif canadien actuel eût été en force.

Par ordre,
J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT,
OTTAWA, 20 mars 1871.

(No. 8.)

OTTAWA, 20 mars 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le tableau des importations de la Colombie Britannique pour 1870, demandé par un ordre de la Chambre des Communes, daté du 16 de ce mois.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
R. S. M. BOUCHETTE.

E. Parent, Ecr.,
Sous-Secrétaire d'Etat du Canada,
Ottawa.

IMPORTATIONS de la Colombie Britannique, en l'année 1870, aux ports de Victoria, New Westminster, Burrard Inlet, et Nanaimo.

Articles.	Total des importations.		Quantités entrées pour la consommation intérieure.		Valeur de la totalité des importations.	Droits.
Bière et porter, en cercles...	8529	galls.	4447	galls.	$ 4021 20	$ 667 05
do en bouteilles.	11254½	douz.	8662½	douz.	19400 16	2598 75
Instruments aratoires.......	442	colis	416	colis	13651 81	
Haches....................	199	,,	227	,,	3355 50	565 92
Lard sec et jambons........	46441	lbs.	45062	lbs.	7164 67	1795 49
Orge......................	311717	,,	554700	,,	3790 66	1664 05
Fèves....................	39742	,,	36789	,,	1005 35	367 88
Bœuf salé..............	100	tierces	100	tierces	1456 48	82 64
	96¼	min.	23¼	min.		
Absinthe..................	369	galls.	421	galls.	1939 48	628 50
Couvertures de laine........	880	colis	557	colis	64392 91	9448 49
Bottes et souliers...........	987	,,	975	,,	59453 06	11349 35
Liv. imprimés et manuscrits.	139	,,	139	,,	6447 84	
Pain.....................	242	,,	164	,,	1118 50	169 49
Son......................	937939	lbs.	952405	lbs.	11370 66	2386 43
Briques..................	16	colis	16	colis	672 97	
	30	m.	30	m.		
Beurre....................	41877½	lbs.	27853½	lbs.	10352 55	2785 37
Chandelle..................	18847	,,	69441	,,	3278 76	3472 05
Cartes....................	11	colis	20	colis	571 32	370 55
Tissus de coton.............	32	,,	32	,,	2088 06	104 38
Tissus de chanvre..........	9	,,	6	,,	727 96	11 46
Ciment et plâtre...........	155	min.	245	min.	336 09	73 99
Fromage..................	53086	lbs.	45060	lbs.	9472 80	2253 04
Chocolat..................	62	colis	32	colis	852 82	124 35
Cidre.....................	525	galls.	509	galls.	407 00	76 67
Cigars....................	435250	No.	444250	No.	22033 40	8885 00
Vêtements.................	935	colis.	830	colis	162349 81	19978 60
Charbon..................	116.41	tonn'x.	16.41	tonn'x.	465 64	145 52
Charbon de forge........	32	caques	32	caques	968 36	
	50	tonn'x.	50	tonn'x.		
Café, vert................	65712	lbs.	61975	lbs.	10030 63	1859 25
do manufacturé..........	576	,,	960	,,	149 76	57 60
Monnaie d'argent..........	2	colis	2	colis	270 00	
Cordiaux..................	1	,,	14	,,	142 75	7 75
Confiseries................	161	,,	153	,,	1891 70	533 30
Farine de blé-d'Inde........	16220	lbs.	15220	lbs.	576 90	76 10
Drogues...................	246	colis	246	colis	9117 64	1833 63
Marchandises sèches........	1024	,,	917	,,	191864 31	21552 45
Poterie....................	223	,,	225	,,	5348 93	718 40
Œufs......................	1122½	douz.	1122½	douz.	213 54	140 32
Armes à feu...............	91	colis	53	colis	7458 06	591 69
Poissons, conserves de......	1030	,,	997	,,	6847 56	947 63
do frais..............	25	,,	25	,,	48 00	
Fleur de farine.............	15543.41	min.	13740.88	min.	80465 72	20611 33
Fruits, conserves de........	1882	colis	1954	colis	9957 15	1308 87
do frais..............	88471	lbs.	88471	lbs.	2834 11	884 71
do francs de droits.....	629	colis	629	colis	2800 00	
Meubles...................	359	,,	359	,,	5884 51	882 62
Fourrures..................	36	,,	36	,,	6126 42	
Verres et verrerie..........	650	,,	623	,,	6220 34	909 43
Epiceries..................	3179	,,	2922	,,	15659 60	1824 90
Poudre de chasse..........	9500	lbs.	11783	lbs.	2407 71	707 00
do à mine..........	36350	,,	36375	,,	3866 00	1091 25
Toile du Bengale, (*gunny bags*)	7	colis	7	colis	177 83	
Ferronnerie, etc............	1161	,,	1140	,,	28448 05	3423 17
Foin......................	44.57	tonn'x.	44.57	tonn'x.	822 70	178 29
Harnais et selles...........	59	colis	58	colis	2272 37	402 95
Peaux....................	30	,,	30	,,	455 00	
Houblon..................	3077	lbs.	3977	lbs.	1101 46	397 70
Fer et acier................	....	....	....	....	12218 18	
Bijouterie.................	19	colis	20	colis.	1262 40	261 13
Saindoux..................	39256	lbs.	38739	lbs.	5486 58	1936 95

IMPORTATIONS, 1870.—*Suite.*

Articles.	Total des importations.		Quantités entrées pour la consommation intérieure.		Valeur de la totalité des importations.	Droits.
Cuir	74	colis.	73	colis	$6757 43	$1015 01
Jus de citron	35	,,	35	,,	693 90	
Bestiaux :—						
Chevaux	131	tête	131	tête	14405 00	262 00
Taureaux	3	,,	3	,,	205 00	9 00
Vaches	133	,,	133	,,	5430 00	266 00
Veaux	111	,,	111	,,	1096 00	
Animaux de boucherie	805	,,	805	,,	53625 00	2415 00
Moutons	5513	,,	5513	,,	22633 00	4135 00
Porcs	973	,,	973	,,	14432 58	1946 00
Bois de construction, divers	24	colis	24	colis	478 36	
Bois de latte	9	m.	9	m.	22 50	9 00
Machines	511	colis	276	colis	20460 33	859 68
Allumettes	276	,,	270	,,	5176 09	569 57
Malt	98444	lbs.	98444	lbs.	2649 42	295 28
Viande, conserves de	70	colis	55	colis	417 10	37 33
do fraîche	484	,,	484	,,	1941 37	388 33
Marchandises diverses	3271	,,	3165	,,	61820 41	7151 19
Mélasses	2359	,,	1752	,,	8696 77	840 98
Clous	1358	,,	1570	,,	7702 41	1066 14
Noix et amendes	326	,,	297	,,	1959 48	197 97
Huiles, douces	149	,,	127	,,	1084 89	121 26
do diverses	3771	,,	3929	,,	19722 14	2858 32
Farine d'avoine	28434	lbs.	42846	lbs.	1514 63	428 46
Avoine	41184	,,	41184	,,	637 07	123 51
Opium	62000	taels	64500	taels	55800 00	14512 50
Peintures	349	colis	444	colis	3166 84	235 75
Pois fendus	5828	lbs.	4588	lbs.	218 60	45 88
Pommes de terre	10936	,,	10936	,,	118 59	54 67
Patates	9099	,,	9099	,,	132 78	45 49
Effets personnels	72	colis	72	colis	2282 50	
Porc, salé	26 28	tierces min.	26 19	tierces min.	815 00	61 70
Plantes	21	colis	21	colis	541 75	67 43
Volailles	19	cages	19	cages	108 50	26 52
Vif argent	11	flacon	11	flacon	527 49	53 98
Riz	544458	lbs.	669688	lbs.	21974 45	10045 30
Cordage	516	rouleaux	588	rouleaux	7922 09	405 88
Sel	....	....	....	....	14124 09	
Graines de semence	299	colis	252	colis	2128 25	
Plomb	16240	lbs.	23456	lbs.	795 85	478 08
Savon	6734	colis	7822	colis	20381 21	2875 28
Papeterie	456	,,	515	,,	10377 67	1333 63
Sucre, brut	1091520½	lbs.	955034½	lbs.	66528 15	19100 69
do raffiné	179585¾	,,	154230	,,	17225 31	3856 36
Spiritueux	37632.07	galls.	23564.74	galls.	51414 55	54760 23
Goudron et brai	41	min.	41	min.	189 11	
Ferblanc, plomb, etc	647	colis	647	colis	7240 28	
Ferblanterie	34	,,	11	,,	1254 85	227 25
Thé	96268	lbs.	78099	lbs.	30489 18	9762 28
Tabac	67391	,,	75302	,,	29930 08	18825 54
Légumes, frais	33	colis	33	colis	91 65	20 65
do conserves de	278	,,	318	,,	1175 54	126 29
do oignon	3881½	lbs.	3881½	lbs.	62 21	77 63
Voitures	15	No.	15	No.	3597 30	719 45
Matériaux de voiture	534	colis	532	colis	3178 29	
Montres et horloges	70	,,	70	,,	2597 91	324 67
Portes et fenêtres	37	,,	37	,,	182 00	36 40
Vins, Champagne	414¼	boîtes	195¼	boîtes	5531 60	585 75
do Claret	6148	galls.	8216	galls.	5138 76	1643 20
do China Med	1177½	,,	864½	,,	788 50	1266 75
do California	237	,,	389	,,	509 25	97 25
do divers	10078	,,	4691	,,	22510 63	3517 78
Blé	257360	lbs.	266667	lbs.	3781 44	932 98

IMPORTATIONS, 1870.—*Suite.*

Articles.	Total des importations.		Quantités entrées pour la consommation intérieure.		Valeur de la totalité des importations.	Droits.
Bibelots en bois d'osier....	642	colis	642	colis	$ 2060 60	$ 257 44
Poudres à levain	239	,,	273	,,	5334 70	759 91
Matériaux pour la construction de navires..........	420	,,	408	,,	7636 35	
Articles pour télégraphe....	2	,,	2	,,	9 00	
do pour le gouvernement.	....	....	....	....	4023 89	
Diverses marchandises de San Juan..............	....	....	....	....	18864 25	
					$1,521,893 75	$305,279 06

IMPORTATIONS A LA FRONTIÈRE SUD DURANT L'ANNÉE 1870.

Haches...........	4	boîtes	....	....	76 00	11 40
Lard sec et jambons........	10897	lbs.	....	....	2341 52	434 88
Fèvres.....................	1657	,,	....	....	121 35	16 57
Absinthe	3½	galls.	....	....	25 25	4 65
Couvertures de laine........	2	colis	....	....	74 60	14 92
Bottes et souliers..........	16	,,	....	....	824 30	164 80
Beurre	2850½	lbs.	....	....	887 05	285 95
Chandelles.................	1645	,,	....	....	343 65	82 25
Cartes.....................	4	colis	....	....	11 25	5 63
Tissus de coton	3	,,	....	....	142 15	7 35
Fromage..........	355	lbs.	....	....	82 20	17 75
Cigares....................	3000	,,	....	....	100 00	60 00
Vêtements..................	35	colis	....	....	1235 64	185 28
Caffée, vert...............	921	lbs.	....	....	197 46	27 43
do manufacturé	240	,,	....	....	67 56	14 40
Confiserie.............. ..	1	colis	....	....	9 94	2 99
Drogues	8	,,	....	....	107 31	21 46
Marchandises sèches........	22	,,	....	....	389 46	48 74
Œufs.......................	107	douz.	....	....	46 75	13 38
Poissons, conserves de......	18	colis	....	....	194 73	27 97
Fleur de farine.............	580	min.	....	....	3899 75	870 50
Fruits, conserves de........	28	colis	....	....	312 01	39 09
Epiceries	17	,,	....	....	84 93	10 38
Poudre de chasse...........	100	lbs.	....	....	73 75	6 00
Ferronnerie................	18	colis	....	....	235 27	29 51
Harnais et selles	1	,,	....	....	97 38	19 48
Fer et acier................	3	,,	....	....	103 50	
Saindoux	1820	lbs.	....	....	406 00	91 00
Bestiaux :—			....	....		
Chevaux et mules........	878	tête	....	....	47305 00	1756 00
Vaches........	49	,,	....	....	2205 00	98 00
Veaux	25	,,	....	....	250 00	
Animaux de boucheries...	256	,,	....	....	14889 00	768 00
Allumettes................	10	colis	....	....	116 00	14 51
Marchandises diverses......	21	,,	....	....	416 71	51 90
Mélasses...................	1	....	....	....	6 00	0 75
Clous....	36	barils	....	....	228 50	28 57
Huiles, douces	3	boîtes	....	....	19 00	2 85
Farine d'avoine.	1570	lbs.	....	....	108 90	15 70
Avoine	525	,,	....	....	10 50	1 57
Peintures.................	2	colis	....	....	5 12½	0 52
Pommes de terre...........	1660	lbs.	....	....	49 80	8 30
Porc, salé.................	2	min.	....	....	25 00	2 50
Volailles..................	1	colis	....	....	9 60	2 40
Riz........................	6850	lbs.	....	....	512 00	102 75
Cordage, etc..	5	rouleaux	....	....	38 70	1 94
Sel........................	12	colis	....	....	148 66	

IMPORTATIONS, 1870.—*Fin*.

Articles.	Total des importations.		Quantités entrées pour la consommation intérieure.		Valeur de la totalité des importations.	Droits.
ucre, brut	9646	lbs.	....	....	$ 1249 72	$ 192 92
do raffiné	393	,,	....	....	70 47	9 83
avon	40	colis	....	....	100 28	15 04
apeterie	6	,,	....	....	40 67	5 03
piritueux	415	galls.	....	....	1064 12	1037 50
erblanterie	1	colis	....	....	9 00	2 25
hé	831	lbs.	....	....	628 05	106 36
abac	1558	,,	....	....	1449 50	389 50
égumes, frais	6	colis	....	....	66 50	6 65
do conserves de	1	,,	....	....	9 00	0 90
do oignons	1200	lbs.	....	....	120 00	24 00
enêtres, etc.	1	colis	....	....	4 00	0 80
ins, Claret	8	galls.	....	....	12 00	1 60
do Californie	4	,,	....	....	8 00	1 00
do divers	42	,,	....	....	110 00	31 50
oudres à levain	5	colis	....	....	131 00	16 36
Marchandises non spécifiées.	....	....	....	....	....	10 00
					$ 83,916 06	$ 7,221 32

Dans le tableau ci-dessus ne sont pas comprises les importations de Kootenay pour novembre et décembre. Il en a été ainsi pour les années antérieures.

W. HAMLEY.

Hôtel des douanes, Victoria, 20 *janvier* 1870.

Si les importations ci-dessus eussent passé en douane sous le présent tarif canadien, elles auraient, sans compter les cinq pour cent récemment révoqués, donné un revenu de $258,478 14.

Hôtel des douanes, Ottawa, 18 *mars* 1871.

ETAT

Indiquant les pensions et gratifications accordées en vertu de l'Acte 33 Vic., c. 4, intitulé : "Acte pour mieux assurer l'efficacité du Service Civil du Canada, en pourvoyant à la retraite, en certains cas particuliers, des personnes qui y sont employées."

ETAT indiquant les pensions et gratifications accordées en vertu de l'acte 33 Vic., c. 4, intitulé : "Acte pour mieux assurer l'efficacité du service civil du Canada, en pourvoyant à la retraite, en certains cas particuliers, des personnes qui y sont employées."

Date des Ordres en Conseil.	A qui accordées.		Pensions annuelles.	Gratifications.	Montant payé.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Mai 31, 1870	John Sewell		1,260 00	....	735 00
Octobre 26, 1870	W. H. Meudell		1,134 00	....	283 50
do do	George Henderson		469 07	....	117 27
do do	E. Mann		180 00	....	45 00
do do	C. Cazeau		360 00	....	90 00
do do	C. E. Allen		561 60	....	140 40
do do	J. Sealy		396 00	....	99 00
do do	F. X. Frenette		342 00	....	85 50
do do	W. McCrae		630 00	....	157 50
do do	A. Patton		236 25	....	59 04
do do	E. Duckett		378 00	....	94 50
do do	E. Boyd		459 90	....	114 97
do do	B. Robinson	$1,386 00	....	....	231 00
Février 13, 1871	do	504 00			
			1,890 00	....	....
Novembre 24, 1870	David Luck		506 88	....	294 68
Décembre 21, 1870	E. B. Lindsay		907 20	....	75 60
do do	B. S. Lafleur		472 50	....	39 37
do do	Angèle Martel		151 20	....	12 60
do do	R. B. Johnson		626 40	....	52 20
do do	George Fisher		219 16	....	18 26
do do	James S. Thomson		....	425 83	425 83
Janvier 28, 1871	John F. Taylor		1,809 50	....	....
Février 4, 1870	J. Strachan		....	466 66	....
do do	Erastus Young		....	133 33	133 33
do do	J. Sanders		64 80	....	....
do do	John Goudge		108 00	....	....
do do	W. M. Dunham		132 30	....	....
do do	J. W. Taylor		576 00	....	....
do do	P. B. Clement		256 50	....	....
do do	Joseph S. Lee		324 00	....	....
do do	J. Thomson		583 20	....	....
do do	A. Levesque		356 40	....	....
do do	J. Palmer		285 12	....	....
do do	H. Popham		127 52	....	....
do do	J. Goodbody		316 52	....	....
do do	R. Brock		327 60	....	....
do do	H. B. Jamieson		135 00	....	....
do do	B. McElvenne		655 20	....	....
do do	J. Henderson		313 20	....	....
do do	R. McGee		81 00	....	....
do do	J. C. Tuck		97 20	....	....
do do	F. G. Scott		380 80	....	....
do do	S. S. Finden		482 37	....	....
do 13, 1871	Samuel J. Murray		497 00	....	....
do do	M. Harbeson		673 92	....	....
do do	J. Richie		....	133 33	....
do 14, 1870	H. E. Morgan		....	240 00	....
			$19,763 31	$1,399 15	$3,304 55

JOHN LANGTON,
Auditeur.

15 février 1871.

Il n'a pas été accordé d'autres pensions de retraite depuis les dates ci-haut, mais en certains cas il a été alloué un autre mois de salaire.

JOHN LANGTON.

30 mars 1871.

REPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, datée le 27 février 1871, demandant copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et le gouvernement local du Nouveau-Brunswick, depuis le 1er juillet 1867, au sujet des réclamations non-réglées de la province du Nouveau-Brunswick, avec un état de ces réclamations ; aussi, un état du compte public entre le Canada et la province du Nouveau-Brunswick à la date du 1er janvier 1871.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT,
OTTAWA, 22 mars 1871.

SOMMAIRE.

(No. 43.)

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
NOUVEAU-BRUNSWICK, 13 juillet 1870.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli une communication du secrétaire provincial, en réponse à celle qui lui a été faite par M. Langton le 29 du mois dernier.

La question, telle que soumise au nom de cette province, en est une qui mérite certainement et qui, j'en suis certain, recevra la prompte attention du gouvernement fédéral.

Il est très embarrassant pour mon gouvernement qu'on passe entièrement sous silence une *balance incontestable* (à son avis) de $92,340 qui est due à cette province en vertu de la 107me section de "l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord" et qu'on déduise en même temps de sa subvention semi-annuelle un intérêt de $19,228 sur un prétendu excédant de dette, et $12,000 en attendant le règlement des comptes de chemin de fer. Il faut admettre qu'un tel état de choses ne devrait pas exister, et en conséquence, j'ai l'honneur de vous prier d'insister auprès du gouvernement fédéral sur la grande importance qu'il y a, dans le moment actuel, de régler promptement et d'une manière définitive tous les comptes non-liquidés entre les gouvernements fédéral et provincial.

J'ai, etc.,

L. A. Wilmot,
Lieutenant-Gouverneur.

L'honorable secrétaire d'Etat pour les provinces, etc., etc.

Bureau du Secrétaire Provincial,
Frédéricton, N.-B., 12 juillet 1870.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception d'une lettre, portant la date du 29 du mois dernier, reçue de M. l'auditeur Langton, et qui m'informe que le payeur Robinson a reçu ordre de déduire $19,228.83 de la subvention semi-annuelle due au Nouveau-Brunswick par le Canada, en vertu de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, comme intérêt sur l'excédant de dette en sus des sept millions de piastres stipulés.

J'ai, de plus, reçu de M. Robinson un télégramme, daté le 4 du présent mois, m'annonçant qu'il avait aussi reçu l'ordre de déduire une autre somme de douze mille piastres de la subvention payée, "en attendant le règlement des comptes de chemin de fer."

Le 29 janvier 1869, j'ai envoyé à l'honorable M. Langevin, secrétaire d'Etat du Canada, une lettre dans laquelle j'attirais son attention sur la 107me section de l'acte d'union et demandais que certains items s'élevant au montant de $92,340.01, étant une balance incontestable due à la province en vertu de cette section, fussent portés à notre crédit dans notre compte avec le Canada, et je proposai que certaines autres réclamations fussent tenues en suspens en attendant que l'on discutât mutuellement et décidât les différents items. Je n'ai reçu d'autre réponse à cette lettre qu'un simple accusé de réception, et j'ai attendu que le gouvernement fédéral fit autre chose avant de proposer une réunion pour régler les comptes entre le Canada et la province.

Jusqu'à ce moment le gouvernement provincial n'a reçu du gouvernement fédéral ou de son auditeur aucun compte courant ou état de la dette provinciale au point de vue fédéral ; mais nous voyons par les comptes publics du Canada pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1869, que la dette de la province est portée à un chiffre beaucoup plus élevé qu'elle ne l'est réellement en vertu des stipulations de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, et de l'état fiscal de M. le trésorier Robinson, à la date du 30 juin 1867.

C'est donc avec surprise et regret que je vois le procédé très extraordinaire adopté par le gouvernement du Canada à l'égard de cette province en retenant une partie de notre subvention sans avis préalable, sans fournir les comptes, sans avoir rien décidé au sujet de ma lettre du 29 janvier 1869, et sans proposer une conférence pour le règlement de nos réclamations et comptes respectifs ; et, tout en me refusant à croire que le gouvernement fédéral soit réellement disposé à exercer le pouvoir qu'il possède, en tenant d'une manière arbitraire les cordons de la bourse, je dois exprimer de nouveau mon regret sur la conduite qu'il a cru devoir tenir dans ses transactions avec cette province.

Le Nouveau-Brunswick est disposé à s'en tenir aux conditions de l'acte de confédération, mais il s'attend à ce que ces conditions soient remplies d'une manière juste et libérale ; et avant que l'on retienne une partie de sa faible subvention, il désire et espère que ses réclamations en vertu de l'acte d'union seront pleinement examinées, et qu'on en arrivera à un

règlement équitable ; et pour cela il est prêt à concourir à la nomination d'une commission autorisée à décider toutes les questions financières en litige entre le Canada et la province en vertu de l'acte de l'Amérique du Nord.

Tout en manifestant l'espoir que le gouvernemene fédéral concourre dans cette proposition, je dois demander que M. Robinson reçoive ordre de payer la balance de la subvention qui est retenue en vertu d'ordres venus d'Ottawa, et qui s'élève à la somme de $31,228.83.

J'ai, etc.,

JOHN A. BECKWITH

L'honnorable Joseph Howe,
Secrétaire d'Etat, Ottawa.

BUREAU D'AUDITION

OTTAWA, 20 juillet 1870.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception d'une lettre du lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick, en contenant une autre du secrétaire provincial. Elles seront soumises au ministre des finances quand il sera de retour à Ottawa, et je suivrai ses instruction sur le sujet.

Je dois dire en même temps que la réclamation du Nouveau-Brunswick, demandant une indemnité pour matériaux de chemin de fer et autres, a été soumise au ministre des finances du jour, et que comme aucune indemnité de ce genre n'a été accordée aux autres provinces ou réclamées par elles, il a été décidé qu'elle ne pouvait être reçue, et j'ai communiqué personnellement cette décision à M. Beckwith.

En ce qui concerne l'intérêt sur l'excédant de la dette, il ne peut y avoir aucun doute qu'il doit être déduit de la subvention, admettant que notre état de la dette soit exact. Un état de nos différentes charges contre le compte de la dette sera fourni à la province.

Quant au troisième item dont on se plaint, c'est une erreure évidente. Le département des travaux publics a une réclamation non-réglée contre l'embranchement de Woodstock et l'extention Est (*Eastern Extension*), et m'a demandé, en attendant le règlement, de le déduire de la prochaine subvention ; comme j'avais déjà envoyé mon certificat au payeur lui enjoignant de payer la subvention à la province, je lui télégraphiai de déduire ce montant, si elle n'était pas déjà payée. Mais ce n'est évidemment pas de la subvention à la province, mais de la prochaine subvention au chemin de fer que la déduction aurait dû être faite. J'ai corrigé l'erreur et autorisé le payeur à payer la somme déduite.

Votre, etc.,

J. LANGTON,
Auditeur.

E. A. Meredith, Ecr., Sous-Secrétaire d'Etat.

(355.)

B. S. E. P., 22 juillet 1870.

MONSIEUR,—Relativement à votre dépêche du 13 du présent mois, contenant une communication du secrétaire provincial de la province du Nouveau-Brunswick au sujet des comptes non-réglés entre le gouvernement de cette province et celui du Canada, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie d'une lettre de l'auditeur des comptes publics concernant les différentes questions soulevées par le secrétaire provincial.

No. 330.
20 juillet 1870.

J'ai, etc.,

E. A. MEREDITH, S. S. E. P.

L'honorable L. A. Wilmot,
Lieutenant-Gouverneur, Frédéricton.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

NOUVEAU-BRUNSWICK, 2 août 1870.

No. 46.
No. 330.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli une communication du secrétaire provincial au sujet de la lettre de l'auditeur des comptes publics contenue dans votre dépêche du 22 du mois dernier.

J'ai, etc.,

L. A. WILMOT,
Lieutenant Gouverneur.

L'honorable Secrétaire d'Etat pour les provinces, etc.

BUREAU DU SECRÉTAIRE PROVINCIAL,
FRÉDÉRICTON, N.-B., 1er août 1870.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 29 juillet dernier, contenant copie d'une lettre de l'auditeur du Canada, M. Langton, datée le 20 juillet, et se rapportant à ma lettre au secrétaire d'Etat pour les provinces, l'honorable M. Howe.

Plus de *cinq* mois après la date de ma lettre du 29 janvier 1869, des affaires publiques en rapport avec le chemin de fer *Eastern Extension* m'appelèrent à Ottawa; pendant que j'étais dans la capitale, j'eus une entrevue avec M. Langton, et comme ce monsieur dit qu'il m'informa que le ministre des finances avait décidé que les réclamations du Nouveau-Brunswick au sujet d'une indemnité pour certains matériaux de chemin de fer et autres ne pouvaient être acceptées, parce qu'aucune indemnité de ce genre n'avait été accordée aux autres provinces ou réclamées par elles, je dois croire que j'ai reçu cette information; mais dans la conversation que nous avons eue je n'ai certainement rien compris dans ce que m'a dit M. Langton qui pût avoir cette signification; autrement, j'aurais demandé qu'on fit une réponse officielle à ma communication officielle, procédé auquel l'étiquette officielle nous donnait droit de nous attendre lors même que les sentiments de courtoisie à l'égard d'une province du Canada n'auraient pas induit le secrétaire d'Etat pour les provinces à le faire.

Je ne puis pour un seul instant concourir dans la raison donnée par le ministre des finances d'alors pour disposer d'une manière aussi autocratique de nos justes et légales réclamations. Nous ne demandons pas à être dirigés d'après la manière dont les autres provinces sont traitées. Nous ne demandons pas même des concessions de la nature de celles qui ont été faites à la Nouvelle-Ecosse, mais nous demandons l'exécution des droits qui nous sont garantis par l'acte d'union. Nous ne cesserons de les demander tant que nous les aurons pas obtenus, et nous regrettons que le gouvernement fédéral ait sérieusement l'intention de nous priver de ces droits, au mépris du texte même de l'acte et surtout de sa 107me section.

M. Langton promet qu'un état des différentes charges contre le compte de la dette sera fourni à la province. J'espère que ce sera un compte complet de toutes les réclamations contre la province en vertu de l'acte d'union; quand elle l'aura reçu, la province sera en mesure de fournir au Canada toutes les demandes en compensation en vertu de cet acte; mais tant que les réclamations respectives n'auront pas été réglées, soit par accord mutuel ou autrement, la province s'attendra au paiement de la subvention sans aucune déduction, et sentira que chaque jour qu'une partie de cette subvention sera retenue ajoutera de nouveaux motifs de plainte.

Je suis heureux d'accuser réception des $12,000 qui avaient été retenues par erreur, ainsi que le dit M. Langton.

Vous priant de faire transmettre cette lettre au gouvernement fédéral,

J'ai, etc.,

JOHN A. BECKWITH

L'honorable L. A Wilmot,
Lieutenant-Gouverneur, etc., etc., etc.

(No. 395.)

BUREAU DU SECRÉTAIRE D'ETAT POUR LES PROVINCES,

13 août 1870.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception, ce jour, de votre dépêche du 2 du présent mois, contenant une communication du secrétaire provincial au sujet de la (No. 330.) lettre de M. l'auditeur-général Langton, incluse dans ma lettre du 22 du mois dernier.

Je vais communiquer de suite à l'auditeur général copie de la lettre de M. Beckwith.

J'ai, etc.,

E. A. MEREDITH, S. S. d'E. P.

L'honorable L. A. Wilmot,
Lieutenant-Gouverneur, Frédéricton.

(No. 396.)

BUREAU DU SECRÉTARE D'ETAT POU LES PROVINCES,

15 août 1870.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous communiquer copie d'une lettre du secrétaire provincial du Nouveau-Brusnswick, transmise le 13 du présent mois par le lieutenant-gouverneur de cette province, en réponse à votre lettre du 20 juillet dernier.

J'ai, etc.,

G. POWELL, agissant comme S. S. d'E. P.

A l'Auditeur-Général.

BUREAU DU SECRÉTAIRE PROVINCIAL,

FRÉDÉRICTON, N.-B., 3 septembre 1870.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication du 24 du mois dernier, annonçant qu'un certificat pour $19,228.83 a été envoyé au payeur, à St. Jean, montant retenu sur la subvention due au Nouveau-Brunswick le 1er juillet dernier.

J'ai, etc.,

JOHN A. BECKWITH.

L'Honorable Joseph Howe,
Secrétaire d'Etat, Ottawa.

OTTAWA, 26 octobre 1870.

MONSIEUR,—Relativement à notre conversation d'hier, j'ai l'honneur de soumettre au gouvernement du Canada, les principaux items de compte pour lesquels la province du Nouveau-Brunswick réclame crédit en déduction de ses obligations envers le Canada, savoir :—

Balance due à la province, le 30 juin 1867, par des avances faites à même le trésor de la province au-delà du coût de la voie et de l'équipement du chemin de fer Européen et Nord Américain, tel que constaté par le rapport ci-inclus du gérant Carvell, No. 1	$119,495.51
Balance due sur le compte du pénitencier, après en avoir déduit la somme de $10,646.49 payée par le Canada à John Ferris, pour matériaux de fabrication, par le secrétaire Crookshanks, compte No. 2	5,349.96

Coût de l'huile livrée au département des phares au 30 juin 1867, pour l'usage des phares du Canada (No. 3), payé par le Nouveau-Brunswick.........	1,195 00
Balance du compte du bureau des postes avec le Nouveau-Brunswick au 30 juin 1867, d'après l'audition provinciale; l'inpecteur McMillan n'a envoyé aucun état, quoiqu'il en ait été requis à plusieurs reprises......	5,505 66
Balance due sur le compte du fonds des Sauvages, rapport de l'auditeur No. 4.	2,464 21
Crédit à courte échéance donné au Nouveau-Brunswick sur des débentures à six pour cent achetées avec le fonds des banques d'épargne, d'après le compte de l'auditeur Langton..	735 20
	$134,745 54

Le Nouveau-Brunswick réclame aussi crédit pour le montant d'actions qu'il possède dans le chemin de fer de St. André et du Canada, qui fut transféré au Canada en vertu de la 107me section de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, s'élevant à $240,000.

On considère qu'en attendant la clôture des comptes de la banque d'épargne dix pour cent sur le montant des dépôts existant à l'époque de l'union devrait être porté au crédit du compte provincial comme dans le cas de la Nouvelle-Ecosse, sujet à rectification quand ces comptes seront clos. Dépôts $777,359 85; percentage $77,735 98.

De plus, le Nouveau-Brunswick croit avoir droit à un remboursement de $150,000, partie d'une somme de $400,000 qu'il a payée comme subvention et pour dommages causés aux terres sur le chemin de fer *Eastern Extension* depuis Crook's Brook jusqu'à la frontière de la Nouvelle-Ecosse, ces terres ayant été prises comme partie du chemin de fer Intercolonial, tandis que $250,000 seulement ont été portées à son crédit dans le compte avec le gouvernement du Canada.

Je prends la liberté de renvoyer à ma lettre à M. le secrétaire Langevin, datée le 29 janvier 1869, et à celle écrite à M. le secrétaire Howe, datée le 12 juillet 1870, ainsi qu'aux sections 107 et 108, et à la cédule trois de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, et je demande la faveur d'une prompte réponse à cette communication.

J'ai, etc.,

JOHN A. BECKWITH,
Secrétaire Provincial du N.-B.

L'honorable Francis Hincks,
Ministre des Finances, etc., etc., etc.

BUREAU D'AUDITION,

OTTAWA, 5 janvier 1871.

MONSIEUR,—J'ai donné instruction à l'auditeur de vous payer la subvention due le 1er janvier, sans aucune déduction pour intérêt sur l'excédant de la dette.

Tant que les demandes faites par la province à l'effet de faire reviser le compte de cette dette n'auront pas été finalement décidées, il semble inutile de faire la déduction; mais il doit être entendu que le présent paiement en entier de la subvention due le 1er janvier ainsi que de celle due en juillet dernier, est fait sans préjudice aux réclamations du Canada quand les points en litige auront été décidés.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JONH LANGTON,
Auditeur.

L'Honorable J. A. Beckwith, Secrétaire Provincial.

No. 51.

REPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, datée le 2 mars 1871, demandant copie de tous règlements faits par le Gouverneur en Conseil au sujet des pêcheries ; aussi, un état indiquant les moyens adoptés par le ministre de la marine et des pêcheries pour empêcher de jeter de la sciure de bois et les rebuts des moulins à scie dans les cours d'eau fréquentés par le poisson, et pour contraindre au paiement des amendes imposées par l'acte des pêcheries contre les propriétaires de moulins et autres qui nuisent aux pêcheries des rivières ; aussi, un état indiquant les cours d'eau exemptés par le ministre de la marine et des pêcheries des dispositions pénales de l'acte des pêcheries, et donnant témoignages par lesquels ils est prouvé que ces exemptions sont dans l'intérêt public ; aussi, un état indiquant jusqu'à quel point la loi a été exécutée en ce qui regarde la construction de passes-migratoires.

Par Ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

Département du Secrétaire d'Etat,
Ottawa, 24 mars 1871.

No. 52.

ETAT

Transmis conformément à l'ordre de la Chambre des Communes, du 8 mars 1871, indiquant les heures actuelles de l'arrivée et du départ de toutes les malles aux bureaux de poste de Montréal, Kingston, Ottawa, Toronto et Sarnia, et le temps fixé par les règlements pour l'arrivée et le départ des dites malles, depuis le 1er octobre dernier.

[*Conformément à la recommandation du comité des impressions, ces réponses ne sont pas imprimées.*]

No. 53.

REPONSE

A une adresse du Sénat, datée du 6 mars 1871, demandant copie de la lettre d résignation de Louis Frenette, écuyer, maître de poste, à la Rivière Ouelle avec copie de la correspondance sur le sujet ; et aussi copies de tous documents et recommandations relatifs à la rémunération de son successeur.

Par Ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

Département du Secrétaire d'Etat,
Ottawa, 10 mars 1871.

[*Conformément à la recommandation du comité des impressions, cette répon n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE.

A une Adresse demandant copie de la commission et des instructions données aux commissaires récemment nommés pour s'enquérir du sujet de l'agrandissement des canaux et de l'amélioration de nos voies de communication par eau de l'intérieur, et toute la correspondance entre le gouvernement et les dits commissaires sur ces sujets ; aussi, le rapport des commissaires.

Par Ordre.

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT,
OTTAWA, 23 mars 1871.

CÉDULE.

Copie de l'arrêté du conseil, 16 novembre 1870.
Copie du projet de la commission.
Copie de l'arrêté du conseil, 6 décembre 1870.
Lettre à l'honorable Samuel L. Shannon.
Lettre à Samuel Keefer, écr., secrétaire de la commission des canaux.

Copie du rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général, le 16 *novembre* 1870.

Le comité du conseil croyant que les améliorations pour ouvrir des voies de communication avec la mer qui puissent avoir l'effet d'attirer une part considérable et annuellement croissante du commerce de la partie nord-ouest de l'Amérique du Nord vers les eaux canadiennes, ainsi qu'une complète et vaste amélioration du système de canaux du Canada, sur une échelle et d'un caractère tels qu'ils puissent répondre à l'extension et au développement de son commerce croissant sont de la plus haute importance pour le Canada, il adhère au rapport ci-annexé du ministre des travaux publics, et que les messieurs suivants : C. S. Kzowski, de Toronto,

Delino D. Calvin, de Kingstown, George Laidlaw, de Toronto, Province d'Ontario, Hugh Allan, de Montréal, Pierre Garneau, de Québec, Province de Québec, l'honorable William J. Stairs, d'Halifax, Province de la Nouvelle-Ecosse, et Alexandre Jardin, de St. Jean, Province du Nouveau-Brunswick, avec tels autres qui pourront de temps à autre leur être adjoints, formant une commission, de faire une enquête surtout ce qui se rattache à cette question tant au point de vue commercial qu'au point de vue du génie civil, dans le but de recueillir tous les renseignements qui peuvent être de nature à fournir les données nécessaires pour servir de base à un plan de vaste amélioration des canaux de notre dite Puissance qui puisse permettre au Canada de faire avantageusement concurrence dans le commerce de transport de la grande région de l'Ouest, et spécialement d'examiner les travaux publics et les améliorations ci-dessous énumérés, savoir :—

1° Le canal Welland et son agrandissement ;

2° Les canaux du St. Laurent et leur agrandissement.

3° L'approfondissement du lit du fleuve St. Laurent dans les rapides.

4° L'approfondissement de ce fleuve entre les villes de Montréal et de Québec.

5° Le canal Rideau et son amélioration, et le développement du commerce qu'il dessert.

6° La construction d'un canal au Sault Ste. Marie, entre les lacs Supérieur et Huron.

7° La construction d'un canal entre le St. Laurent et le lac Champlain à Caughnawaga.

8° L'amélioration des canaux entre la rivière Richelieu et le lac Champlain.

9° L'achèvement de la voie de la navigation de Montréal au lac Huron, par les rivières des Outaouais et des Français.

10° La construction du canal de la baie Georgienne, pour relier cette baie avec le lac Ontario.

11° La construction d'un canal dans le canton de Murray, à travers la langue de terre située entre le lac Ontario et la baie de Quinté.

12° La construction d'un canal à travers l'isthme qui sépare la baie de Fundy du golfe St. Laurent à la Baie-Verte ; et aussi d'examiner lesquels des différents travaux et améliorations ci-dessus énumérés et mentionnés devraient, de l'avis de nos dits commissaires, être entrepris et construits dans le but susdit : et dans quel ordre ils devraient être respectivement entrepris et quelles dimensions et profondeur il faudrait leur donner : et de s'enquérir du coût probable de la construction et de l'amélioration de ces différents travaux, et le comité recommande que Samuel Keefer, écr., de Brockville, soit nommé secrétaire de la dite commission.

Pour copie conforme

W. H. Lee,
Greffier du Conseil Privé.

(Mémoire.)

Département des Travaux Publics,

Ottawa, 4 juillet 1870.

Le soussigné a l'honneur de solliciter l'attention de Votre Excellence sur la condition actuelle des canaux du Canada.

La principale ligne de ces canaux est située sur le fleuve St. Laurent et relie les eaux navigables entre la mer et les lacs supérieurs.

Sur cette ligne de canaux, il y a deux dimensions d'écluse : celles des canaux du St. Laurent ont 200 pieds de long sur une largeur de 45 et une profondeur de 9 pieds ; celles du canal Welland, 150 pieds de long sur $26\frac{1}{2}$ de large et une profondeur de $10\frac{1}{4}$ pieds.

Il y les canaux de l'Outaouais et du Rideau, dont les écluses sont aussi de différentes dimensions et profondeur.

Des négociants intéressés dans le commerce de transport de l'Ouest à la Nouvelle-Angleterre, *via* le lac Champlain, se plaignent de ce que la route par la rivière Richelieu et les canaux fait un trop grand détour, et pour y remédier, ils suggèrent le percement d'une ligne directe de Caughnawaga, sur le lac St. Louis, au lac Champlain.

Dans l'ouest, nos voies artificielles de communication seront incomplètes tant que nous serons obligés d'avoir la permission du gouvernement des Etats-Unis pour entrer dans le lac Supérieur.

Pour l'amélioration de nos canaux, divers projets sont préconisés par des marchands et autres intéressés, lesquels travaillent avec persistance à les faire valoir auprès de la législature.

Vu les avantages qu'offre le canal Welland, une partie d'entre eux demande l'agrandissement et l'approfondissement de ce canal, ou la construction d'une nouvelle ligne depuis le niveau de sommet jusqu'à l'embouchure de la rivière Niagara sur le lac Ontario.

En sus de l'agrandissement du canal Welland, une autre partie demande avec instance l'agrandissement et l'approfondissement de toute la ligne des canaux du St. Laurent, et la troisième ne se borne pas à proclamer la nécessité de l'agrandissement des canaux ; elle veut aussi que l'on choisisse les routes les moins longues ; mais cette dernière classe est divisée en deux camps, dont l'un veut l'ouverture de canaux dans la vallée de l'Outaouais, pour relier Montréal au lac Huron, et l'autre un canal depuis le lac Ontario, à Toronto, et traversant la péninsule jusqu'à la baie Georgienne.

Dans les provinces maritimes, il est aussi question d'un canal pour relier la Baie-Verte, dans le golfe St. Laurent, à la baie de Fundy, et l'urgence en est représentée au gouvernement.

Les plus importants des canaux canadiens étaient destinés, non seulement à offrir une route ininterrompue au transport des produits du sol jusqu'à la mer, mais aussi à attirer une partie du trafic de l'ouest à l'atlantique, mais, en dépit des avantages offerts par la route du St. Laurent, la grande masse de ce trafic continue à se diriger à la mer par la voie des chemins de fer et des canaux des Etats-Unis.

Ayant pris cette importante affaire en sa plus sérieuse considération, le soussigné est d'avis qu'une enquête devrait être instituée, afin de connaître les causes qui ont produit l'état de choses ci-dessus et d'obtenir les renseignements qui pourraient servir de donnée à l'amélioration de nos canaux de manière à ce que mieux que jusqu'ici, ils puissent faire avantageusement concurrence aux canaux et chemins de fer de la république voisine, et il recommande en conséquence à Votre Excellence de nommer immédiatement une commission composée de personnes que, par leurs qualités, Votre Excellence croira devoir choisir, avec instruction d'examiner impartialement toute la question, d'insérer tous les renseignements qu'elle pourra obtenir dans un rapport qu'elle soumettra au gouvernement, et que l'attention de cette commission soit spécialement dirigée sur l'opportunité des travaux et améliorations ci-dessous :—

1. Le canal Welland et son agrandissement.

2. Les canaux du St. Laurent et leur agrandissement.

3. L'approfondissement du lit du fleuve St. Laurent dans les rapides.

4. L'approfondissement de ce fleuve dans ses endroits les moins profonds, entre les villes de Montréal et de Québec.

5. La construction d'un canal au Sault Ste. Marie entre les lacs Supérieur et Huron.

6. La construction d'un canal entre le St. Laurent et le lac Champlain à Caughnawaga.

7. L'amélioration des canaux entre la rivière Richelieu et le lac Champlain.

8. L'achèvement de la voie de navigation de Montréal au lac Huron, par les rivières des Outaouais et des Français.

9. La construction du canal de la baie Georgienne, pour relier cette baie avec le l Ontario.

10. La construction d'un canal dans le canton de Murray, à travers la langue de ter située entre le lac Ontario et la baie de Quinté.

11. La construction d'un canal à travers l'isthme qui sépare la baie de Fundy du gol St. Laurent à la Baie-Verte.

En terminant, le soussigné fera observer que la commission devrait être tenue d'indiqu les dimensions de tous travaux dont elle pourra recommander l'exécution, leur prix approx matif de revient, et (comme il pourrait être impossible d'entreprendre à la fois tous les travau qu'elle pourra recommander) de spécifier dans quel ordre il devait être procédé à leur exéc tion.

Respectueusement soumis.

HECTOR L. LANGEVIN,
Ministre des travaux public

CANADA.

VICTORIA, par la Grâce de Dieu, etc.

A Casimir Stanislaus Gzowski, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, écuie ingénieur civil ; Deling Dexter Calvin, du township de Wolfe Island, dans le comt de Frontenac, dans la province susdite, écuier ; George Laidlaw, de la dite ci de Toronto, dans la province susdite, écuier ; Hugh Allan, de la cité de Montréa dans la province de Québec, écuier ; Pierre Garneau, de la cité de Québec, dans l dite province de Québec, écuier, marchand ; l'Honorable William J. Stairs, de l cité d'Halifax, dans la province de la Nouvelle-Ecosse ; et Alexander Jardine, d la cité de St. Jean, dans la province du Nouveau-Brunswick, écuier, commissaires po les fins ci-dessous énoncées :—Et à Samuel Keefer, de la ville de Brockville, da le comté de Leeds, dans la dite province d'Ontario, écuier, ingénieur civil, secrétai de notre présente royale commission, et à tous autres qui ces présentes verront o qu'elles pourront de quelque manière concerner.

SALUT :—

Considérant qu'il nous semble que les améliorations requises pour le développement d commerce de la grande région de l'Ouest et l'établissement des voies de communication ave la mer, qui seraient de nature à attirer une part considérable et annuellement croissante de c commerce dans les eaux canadiennes, ainsi qu'une complète et vaste amélioration du systèm de canaux de notre Puissance du Canada, sur une échelle et d'un caractère tels qu'ils puisse répondre à l'extension et au développement de son commerce croissant, sont des question de l plus haute importance.

Sachez donc maintenant, que reposant en vous, les dits Casimir Stanislaus Gzowsk Delino Dexter Calvin, George Laidlaw, Hugh Allan, Pierre Garneau, William J. Stair Alexander Jardine, et Samuel Keefer, et en votre loyauté, intégrité et habileté une foi c confiance spéciales, nous, de notre grâce spéciale, science certaine et propre mouvement, et d notre royale volonté et bon plaisir, par ces présentes, en vertu et conformément à l'acte d Parlement du Canada fait et passé en la trente-unième année de notre règne, chapitre trent huit et intitulé : " Acte relatif aux enquêtes concernant les affaires publiques," vous nommon constituons et désignons, vous, les dits Casimir Stanislaus Gzowski, Delino Dexter Calvin George Laidlaw, Hugh Allan, Pierre Garneau, William J. Stairs, Alexander Jardine, et telle autres personnes que croirons convenable, par ordre de notre gouverneur-général en consei

d'ajouter à notre présente commission, pour être nos commissaires pour les fins suivantes, c'est-à-savoir : instituer et faire une enquête approfondie sur les meilleurs moyens à prendre pour ouvrir des voies de communication avec la mer qui puissent avoir l'effet d'attirer une part considérable et annuellement croissante du commerce de la partie Nord-Ouest de l'Amérique du Nord vers les eaux canadiennes, ainsi qu'une complète et vaste amélioration du système de canaux de notre dite Puissance, sur une échelle et d'un caractère tels qu'ils puissent répondre à l'extension et au développement de son commerce croissant ; et examiner dans le cours de cette enquête tout ce qui se rattache à cette question, tant au point de vue commercial qu'au point de vue du génie civil, dans le but de recueillir tous les renseignements qui peuvent être de nature à fournir les données nécessaires pour servir de base à un plan de vaste amélioration des canaux de notre dite Puissance, qui puisse permettre au Canada de faire avantageusement concurrence dans le commerce de transport de la grande de l'Ouest ; et spécialement examiner les travaux publics et les améliorations ci-dessous énumérés, savoir :—

1o. Le canal Welland et son agrandissement.

2o. Les canaux du St. Laurent et leur agrandissement.

3o. L'approfondissement du lit du fleuve St. Laurent dans les rapides.

4o. L'approfondissement de ce fleuve dans ses endroits les moins profonds, entre les villes de Montréal et de Québec.

5o. Le canal Rideau et son amélioration, et le développement du commerce qu'il dessert.

6o. La construction d'un canal au Sault Ste. Marie, entre les lacs Supérieur et Huron.

7o. La construction d'un canal entre le St. Laurent et le lac Champlain à Caughnawaga.

8o. L'amélioration des canaux entre la rivière Richelieu et le lac Champlain.

9o. L'achèvement de la voie de navigation de Montréal au lac Huron, par les rivières des Outaouais et des Français.

10o. La construction du canal de la baie Georgienne, pour relier cette baie avec le lac Ontario.

11o. La construction d'un canal dans le canton de Murray, à travers la langue de terre située entre le lac Ontario et la baie de Quinté ; et

12o. La construction d'un canal à travers l'isthme qui sépare la baie de Fundy du golfe St. Laurent à la Baie-Verte.

Et aussi d'examiner lesquels des différents travaux et améliorations ci-dessus énumérés et mentionnés devraient, de l'avis de nos dits commissaires, être entrepris et construits dans le but susdit ; et dans quel ordre ils devraient être respectivement entrepris ; et quelles dimensions et profondeur il faudrait leur donner ; et de s'enquérir du coût probable de la construction et de l'amélioration de ces différents travaux, respectivement ; et généralement vous enquérir et constater tout ce qui se rattache à ce sujet, et en faire un rapport complet sous tous ses aspects, en faisant telles recommandations qui vous paraîtront, à vous nos dits commissaire et à toute autre ou toutes autres personnes que nous croirons devoir, par ordre de notre gouverneur-général en conseil, ajouter à notre présente commission royale, devoir contribuer au meilleur accomplissement de l'objet que nous ainsi en vue.

Pour avoir et exercer la dite charge de commissaires comme susdit, tous et chacun de vous nos dits commissaires ci-dessus nommés, ainsi que toute autre personne ou autres personnes que nous croirons convenable d'ajouter à cette commission comme susdit, durant notre royal plaisir.

Et nous vous requérons de plus, vous nos dits commissaires, de vous associer comme commissaire en vertu de notre présente commission royale, toute autre personne ou toutes autres personnes que nous jugerons convenable, par ordre de notre gouverneur-général en conseil, d'ajouter à cette commission comme commissaires en vertu d'icelle.

Et de plus nous vous nommons constituons et désignons, vous, le dit Samuel Keefer, pour être et agir comme secrétaire des dits commissaires.

Et nous voulons de plus et il nous plaît vous conférer, et nous vous conférons, conformément au statut, à cet égard, à vous et chacun de vous, nos dits commissaires ci-dessus nommés

et telles autres personnes que nous croirons convenable d'ajouter à notre présente commissio royale comme susdit, la faculté et le pouvoir d'assigner à comparaître devant vous toute personn ou tous témoins, et de les requérir de rendre témoignage sous serment (ou sous affirmation solen nelle s'ils ont le droit d'affirmation dans les causes civiles), verbalement ou par écrit, et de pr duire tels documents et choses que vous, nos dits commissaires, jugerez nécessaires à la complèt élucidation des questions et matières que vous êtes par le présent chargés d'examiner e étudier.

Et nous ordonnons et requérons par le présent qu'une majorité d'entre vous, nos dit commissaires par le présent nommés et telles autres personnes que nous croirons convenabl d'ajouter à notre présente commission royale comme susdit, sera censée être et sera un quoru pour l'expédition des affaires et l'accomplissement des fins de notre présente commission royale De tout ce que dessus nos bien-aimés sujets, et tous autres que les présentes peuvent intéresse sont par le présent requis de prendre connaissance et de se conduire en conséquence.

En foi de quoi, etc.,
(Grand Sceau.)

(Devant être datée du 16 novembre 1870.)

Ce qui précède est mon projet de commission.

H. Bernard, D.M.J.

Rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneu général en conseil, le 6 *décembre* 1870.

Vu la recommandation de l'honorable ministre de la justice, le comité est d'avis qu l'hon. Samuel Leonard Shannon, d'Halifax, soit nommé membre de la commission des canau en remplacement de l'hon. W. J. Stairs, qui a résigné.

Pour copie conforme.

Wm. H. Lee,
G. C. P.

A l'hon. Secrétaire d'Etat du Canada, etc.

Departement du Secretaire d'Etat du Canad

Ottawa, 9 décembre 1870.

Monsieur.—J'ai reçu instruction de vous transmettre copie d'un arrêté du conseil, vo nommant membre de la commission des canaux en remplacement de l'hon. W. J. Stairs, q a résigné.

J'ai, etc.,

E. Parent.

Hon. Samuel L. Shannon,
Halifax, N.-E.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT DU CANADA,

Ottawa, 9 décembre 1870.

MONSIEUR.—J'ai reçu instruction de vous transmettre copie d'un arrêté du conseil nommant l'hon. S. L. Shannon membre de la commission des canaux, en remplacement de l'hon. W. Stairs, qui a résigné. Copie de cet arrêté a été envoyée à M. Shannon.

J'ai, etc.,

E. PARENT.

Samuel Keefer, Ecr., Ingénieur Civil,
Secrétaire de la Commission des Canaux, Ottawa.

COMMISSION DES CANAUX.

—o—

LETTRE

Des Commissaires des Canaux à l'Honorable Secrétaire d'État au sujet de l'amélioration de la Navigation Intérieure du Canada.

OTTAWA, 24 février 1871.

A l'honorable J. C. Aikins, etc.,
Secrétaire d'Etat du Canada.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de faire rapport, pour l'information de Son Excellence le Gouverneur-Général, que dans l'accomplissement des devoirs dont nous avons été chargés en vertu de la commission royale, en date du 16 novembre 1870, savoir :—

" D'instituer et faire une enquête approfondie sur les meilleurs moyens à prendre pour ou-" vrir des voies de communication avec la mer qui puissent avoir l'effet d'attirer une part con-" sidérable et annuellement croissante du commerce de la partie Nord-Ouest de l'Amérique " du Nord vers les eaux canadiennes, ainsi qu'une complète et vaste amélioration du système " de canaux de notre dite Puissance, sur une échelle et d'un caractère tels qu'ils puissent ré-" pondre à l'extension et au développement de son commerce croissant ; et d'examiner dans le " cours de cette enquête tout ce qui se rattache à cette question, tant au point de vue com-" mercial qu'au point de vue du génie civil, dans le but de recueillir tous les renseignements " qui peuvent être de nature à fournir les données nécessaires pour servir de base à un plan " de vaste amélioration des canaux de notre dite Puissance, qui puisse permettre au Canada " de faire avantageusement concurrence dans le commerce de transport de la grande région de " l'Ouest, et spécialement d'examiner les travaux publics et les améliorations ci-dessous énumérés, savoir :—

" 1° *Le canal Welland* et son agrandissement ;"
" 2° *Les canaux du St. Laurent* et leur agrandissement ;"
" 3° L'approfondissement du *lit* du *fleuve St. Laurent* dans les *Rapides* ;"
" 4° *L'approfondissement* de ce *fleuve* dans ses endroits les *moins profonds*, entre les villes de Montréal et de Québec ;"
" 5° Le *canal Rideau* et son amélioration, et le développement du commerce qu'il dessert ;"
" 6° La *construction* d'un *canal* au Sault Ste. Marie, entre les *lacs Supérieur* et *Huron* ;"
" 7° La *construction* d'un *canal* entre le *St. Laurent* et le *lac Champlain* à *Caughnawaga* ;"
" 8° *L'amélioration* des *canaux* entre la *rivière Richelieu* et le *lac Champlain* ;"
" 9° *L'achèvement* de la voie de la navigation de *Montréal* au *lac Huron*, par les rivières " des *Outaouais* et des *Français* ;"
" 10° La *construction* du *canal de la Baie Georgienne*, pour relier cette *baie* avec le *lac* " *Ontario* ;"
" 11° La *construction* d'un *canal* dans le canton de Murray, à travers la langue de terre " située entre le *lac Ontario* et la *Baie de Quinté* ;" et

" 12° La *construction* d'un canal à travers *l'isthme* qui sépare la *Baie de Fundy* du *Gol*
" *St. Laurent* à la *Baie Verte* ;
" Et aussi d'examiner lesquels des différents travaux et améliorations ci-dessus énumérés
" mentionnés devraient, de l'avis de nos dits commissaires, être entrepris et construi
" dans le but susdit : et dans quel ordre ils devraient être respectivement entrepris ;
" quelles dimensions et profondeur il faudrait leur donner ; et de s'enquérir du coût pr
" bable de la construction et de l'amélioration de ces différents travaux, respectivement

Nous nous sommes réunis à Ottawa le 25 du même mois, et la Commission fut organis par l'élection de Hugh Allan, écr., comme président ; après quoi nous entreprîmes sérieus ment l'étude des importantes questions qui nous étaient soumises.

Ayant appris que des études et relèvements se faisaient alors, sous la direction du dépa tement des travaux publics, au sujet de l'agrandissement du canal Welland, ainsi qu'a sujet du canal projeté de la Baie-Verte, à travers l'isthme qui sépare le détroit de Northur berland de la Baie de Fundy, nous demandâmes à l'ingénieur en chef du département quan ses rapports sur ces deux entreprises seraient prêts, et ce monsieur nous répondit qu'il lui sera impossible de les terminer avant la fin de la session alors prochaine du parlement, et la mêm chose nous fut encore dite lors de notre seconde réunion, le 19 janvier dernier.

Nous regrettons d'avoir a dire que, sous ces circonstances les renseignements nécessaires s toutes les questions de génie civil se rattachant à notre enquête, au sujet de ces deux impo tantes entreprises, ne pourront nous être soumis à temps pour nous permettre de remplir com plètement nos instructions ; et nous sommes en conséquence forcés de différer notre rappo jusqu'à ce que les résultats de ces relèvements et études nous soient communiqués.

Néanmoins, nous avons pu déjà nous procurer des renseignements fort importants sur l questions de génie civil et de commerce qui doivent faire l'objet de notre enquête, et ils so suffisants pour nous permettre d'arriver à des conclusions satisfaisantes touchant les besoi actuels du commerce, et de recommander la ligne de conduite qui devrait être suivie à l'égar des différents travaux de construction ou d'agrandissement énumérés dans nos instructions d'indiquer l'ordre dans lequel nous pensons qu'ils devraient être entrepris ; et nous nou croyons en mesure de soumettre au gouvernement, dès à présent, le résultat de nos délibératio sur ces différents points.

Dans le but d'obtenir des renseignements de toutes les parties de la Puissance, ainsi qu des personnes des Etats-Unis qui sont directement intéressées dans notre commerce nou fîmes préparer une lettre-circulaire et une liste de questions relatives à nos canaux, et plus d 2,400 exemplaires en furent expédiés sans perdre de temps. Cette lettre circulaire fu adressée à toutes les chambres de commerce du Canada, aux chambres de commerce d principales villes des Etats limitrophes, à chaque sénateur et membre du parlement, aux mair de chaque cité et villes, à tous les journaux publiés dans la Puissance, à tous les principau journaux des Etats voisins, et à tous les principaux marchands et autres particuliers marquant de la Puissance que l'on pouvait supposer posséder quelque connaissance spéciale sur c sujet.

Des lettres-circulaires furent aussi adressées aux precepteurs des douanes de tous l principaux ports de nos lacs intérieurs, tant en Canada qu'aux Etats-Unis, leur demandan des renseignements sur la profondeur d'eau de leurs ports respectifs.

On répondit très généralement à ces questions, et l'on put ainsi recueillir beaucoup d connaissances pratiques sur le sujet. Un grand nombre de réponses démontrent une vast connaissance de la marche et des besoins de ce grand et croissant commerce dont le St. Lau rent est le débouché naturel.

Durant l'intervalle écoulé entre notre première et notre seconde réunions, des réponse ont été reçues des chambres de commerce d'Halifax, N.-E., St. Jean, N.-B., Québec, Ottawa Kingston, Belleville, Toronto, Hamilton, London, Stratford, Guelph, et Windsor, en Canada et de Chicago, Milwaukie, Détroit, Tolédo et Oswégo, aux Etats-Unis,—des Halles au céréales de Montréal et Toronto,—de villes incorporées et d'assemblées publiques, et d soixante-quatre particuliers,— en tout quatre-vingt-sept. La réponse de la chambre de com merce de Montréal ne nous est parvenue que le trois de ce mois.

Ces réponses, lorsqu'elles étaient données catégoriquement, ont été condensées et arran

ées d'après les instructions de notre secrétaire, sous des titres convenables, de manière à faire voir d'un coup-d'œil tant pour les contrastes que pour la comparaison, les faits, opinions et recommandations contenus dans les nombreuses et longues communications qui nous étaient soumises. Lorsqu'elles n'étaient pas données sous cette forme, les observations, si on les jugeait de quelque importance, étaient ajoutées à la suite des questions relatives à chaque sujet. Ces extraits contiennent tant de renseignements précieux relatifs à l'aspect commercial de notre enquête, que nous croyonts utile de les soumettre avec cette lettre pour l'information du gouvernement. (Appendice A.)

Des tableaux indiquant la hauteur réelle de l'eau dans les principaux havres des lacs intérieurs compilés sur les rapports officiels, se trouvent aussi annexés. (Appendice B.)

Des tablaux des distances par eau, sur dix routes différentes entre les ports des lacs intérieurs et de l'atlantique, compilés par le secrétaire d'après les meilleures et les plus récentes autorités, sont aussi annexés. (Appendice C.)

Ces extraits et tableaux, ainsi que les différent relevés, les cartes, plans, rapports, évaluations et documents, qui se rattachent aux canaux du Canada, et aux travaux de construction et d'agrandissement énumérés dans la liste ci-jointe, nous ont été soumis à notre seconde réunion à Ottawa le 18 janvier dernier. (Appendice D.)

Nous nous proposons maintenant faire une courte esquisse historique des divers canaux sur lesquels notre attention a été attirée, en décrivant leurs commencements, leurs progrès et les changements qu'on leur a fait subir de temps à autre afin de les adapter aux besoins toujours croissants du commerce. Viendra ensuite l'exposé de nos vues sur l'aspect commerciale de la question, et nos décisions et recommendations concernant les travaux du Canada, et l'ordre dans lequel ils devraient être entrepris et poursuivis ; et enfin, les questions de génie civil, où nous ferons voir l'effet des améliorations projetées sur les travaux actuels, et leur coût probable.

ESQUISSE HISTORIQUE DES CANAUX DU CANADA.

Aucune des lignes de navigation de ce continent ne surpasse le St. Laurent sous le rapport de la longueur, du volume d'eau et de la fertilité de la vaste région à laquelle il sert de voie de communication avec l'océan atlantique. En le suivant, non pas depuis sa source même, mais depuis Fond-du-Lac, à la tête du lac Supérieur, jusqu'au détroit de Belle-Isle, sa longueur totale est de 2,392 milles marins. Dans sa course à partir du lac Supérieur jusqu'à la mer, son volume est augmenté de l'eau des grands lacs et de celles d'affluents moins considérables, ainsi que par plusieurs petits tributaires dont les dimensions et l'importance doivent être mises en ligne de compte. Entre les lacs Supérieur et Huron, le St. Laurent prend le nom de canal Ste. Marie ; entre le lac Huron et la rivière St. Clair, il prend celui de lac St. Clair ; entre la rivière St. Clair et le lac Erié, celui de canal du Détroit ; entre les lac Erié et Ontario, celui de rivière Niagara.

En aval de Québec, la largeur de ce magnifique fleuve augmente graduellement jusqu'à environ cent milles à sa jonction avec les eaux du golfe.

La population du Canada a toujours pleinement apprécié l'importance de la navigation du St. Laurent, et des sommes considérables ont été sagement distraites des deniers publics pour y faire des améliorations, non-seulement intérieures et locales, mais pour faciliter le commerce sans cesse croissant des grands lacs. Non-seulement le chenal du fleuve a été approfondi et autrement amélioré, mais on a construit à grands frais tout un système de canaux pour racheter les obstructions naturelles et relier les lacs avec les eaux de la mer. Les vapeurs et les navires d'un fort tonnage peuvent maintenant se rendre directement de l'océan à Québec et Montréal, sur un parcours de 986 milles. A partir de Montréal, toutefois, le tonnage des navires est limité par la dimension des canaux dont nous nous proposons de donner une courte esquisse historique et statistique avant d'arriver aux conclusions que nous avons tirées des faits que nous avons étudiés, et pour montrer quels immenses intérêts se rattachent à l'importante question qui a été soumise à la considération des commissaires

Les canaux du Canada, actuellement en opération, ont été construits pour améliorer les lignes suivantes de navigation :—

Premièrement—Navigation du St. Laurent ;

Secondement—Ligne de Montréal à Kingston, par voie des canaux de l'Outaouais et du Rideau ;

Troisièmement—Ligne du Richelieu au lac Champlain ;

Quatrièmement—Lac du Bras-d'Or (Cap-Breton) à l'océan.

LIGNE DU ST. LAURENT.

Sous le rapport de l'importance, le système des canaux du St. Laurent vient en première ligne ; il commence à Montréal et se termine au pied du lac Erié. Les canaux suivants forment cette route : Lachine, Beauharnois, Cornwall, Pointe à Farren, du Rapide Plat, des Galops et de Welland. Réunis, ils ont une longueur totale de 71 milles, et l'ascension totale pour les écluses est de 553 pieds, au moyen de 54 écluses.

Canal Lachine.

En amont de la ville de Montréal, qui est actuellement le terminus principal de la navigation océantique du St. Laurent, se trouvent les Rapides de St. Louis, mieux connus peut être sous le nom de Rapides de Lachine. Pour racheter cet obstacle naturel, la construction du canal Lachine actuel fut recommandée peu de temps après la cession du Canada à l'Angleterre, et la nécessité de ce canal fut sérieusement représentée dès avant la passation de l'acte constitutionnel de 1791. Toutefois, aucune démarche pratique pour la construction de ce canal ne fut faite jusqu'en 1815 ; mais à cet époque, la législature vota un crédit de £25 000 pour aider à sa construction, à la recommandation de Sir George Prévost, alors gouverneur-général. Les autorités militaires comprenaient alors son importance au point de vue

tratégique ; et nul doute qu'on aurait commencé les travaux immédiatement après la passation de l'acte, si la paix n'eût pas été conclue. La question ne fut pas agitée publiquement de nouveau jusqu'en 1819, époque à laquelle l'acte de 1815 fut révoqué et remplacé par un autre qui constituait légalement une compagnie à fonds social, au capital de $600,000 divisé en actions de $200. Ce projet échoua également, car nous voyons que le 26 mai 1821, la chambre passa un bill révoquant l'acte d'incorporation et autorisant le gouvernement à construire, aux frais du trésor, le canal de Montréal à Lachine. Des commissaires furent immédiatement nommés pour surveiller l'exécution de ce projet, et le 18 juillet de la même année, on leva la première pelletée de terre à Lachine.

Le gouvernement britannique contribua pour £10,000 stg. ou $50,000 à l'exécution de ce canal, à la condition que tous les approvisionnements militaires y passeraient francs de droits, et que la province paierait le reste des frais de construction qui, à la fin de 1826, s'élevaient à un total de $438,404.15.

Le canal fut ouvert à la circulation en 1825. Il avait 28 pieds de large au fond, 48 pieds au niveau de l'eau, avec une profondeur de 4½ pieds, et sept écluses de 100 × 20 pieds solidement construites en pierre.

On constata bientôt que le canal ainsi construit était insuffisant aux besoins du commerce, surtout du commerce du Haut-Canada. Lorsqu'on commença à se préoccuper sérieusement de l'union des Canadas, le Lt.-Col. Phillpotts agissant d'après les instructions du comte de Durham, fit un rapport recommandant l'amélioration de la ligne, et demandant, entre autres choses, l'adoption d'écluses dont les dimensions correspondraient à celles du canal Cornwall, savoir : 200 pieds de long sur 55 de large, avec 9 pieds d'eau sur le buses. Le colonel Phillpotts proposa également un nouveau tracé du canal, et il évaluait à $1,579,720 le coût des améliorations qu'il suggérait. Toutefois, après mûre délibération sur les exigences du commerce des lacs, alors dans son enfance, il fut résolu de conserver l'ancien tracé du canal, mais de l'agrandir de manière à donner aux écluses 200 × 45 pieds, avec 9 pieds d'eau sur les buses ; la largeur du canal devenait ainsi de 80 pieds au fonds, 120 à la surface de l'eau, la longueur restant de 8½ milles. Durant les travaux nécessaires à l'opération de ces changements, la navigation ne fut pas interrompue, parce que les nouvelles écluses furent établies à côté des anciennes.

En 1844, tandis qu'on travaillait encore aux améliorations, il fut décidé, à la pressante sollicitation des marchands de Montréal, de donner aux écluses 1 et 2 seize pieds d'eau sur les buses, de manière à pouvoir admettre dans le premier bassin du canal les plus gros bâtiments de mer touchant au port de Montréal. Au printemps de 1848, les travaux étaient assez avancés pour laisser passer les navires. Ce ne fut, toutefois, qu'au mois de mai 1862, que le canal atteignit sa pleine largeur ; les excavations dans la pierre calcaire silurienne, à quelque distance dans l'intérieur des terres, furent excessivement coûteuses.

Voici les dimensions du canal actuel :

Longueur	8½ milles
Nombre des écluses	5
Dimensions des écluses	200 × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	44¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils—	
A 2 écluses	16 "
A 3 "	9 "
Largeur du canal au fond	80 "
" " à la surface	120 "

Jusqu'au 1er juillet 1867, ce canal avait coûté $2,587,532.85. (Rapport sur les Travaux Publics, 1867, p. 18.)

Canal Beauharnois.

Le canal Beauharnois était la suite inévitable du canal Lachine et des améliorations de la navigation intérieure, et fut construit pour racheter les rapides appelés " Les Cascades, " " des Cèdres " et " du Côteau, " sur un parcours de 7 milles, et créer une navigation sure entre les lacs St. Louis et St. François.

Au début du commerce canadien, les esprits les plus clairvoyants ne soupçonnaient pas les progrès qu'il ferait avant un demi-siècle. Quatre canaux fort courts permettaient aux bateaux portant trente barils de farine de passer du lac St. François dans le lac St. Louis. Plusieurs améliorations secondaires furent faites sur cette partie de la ligne de navigation du St. Laurent à mesure que les exigences du commerce le demandaient ; mais vers 1833, la question acquit une importance tellement pressante que le gouvernement du Bas-Canada nomma des commissaires pour étudier toutes les questions relatives à la navigation du St. Laurent entre Lachine et Cornwall. M. Mills, ingénieur des commissaires, soumit plusieurs plans basés sur les dimensions adoptées pour le canal de Cornwall, et son rapport fut renvoyé à un comité spécial de la Chambre, lequel l'approuva et recommanda à un crédit de $960,000 pour exécuter ses recommandations, qui consistaient à établir de courts canaux aux trois rapides et à utiliser le fleuve dans les intervalles.

Toutefois, il ne fut pas donné suite à ce rapport, qui fut suivi de deux autres dans le même but, l'un de M. A. Stevenson, en 1834, l'autre de MM. Stevenson et Baird, en 1835. En 1839, le colonel Phillpotts, déjà mentionné, recommandait, pour des raisons stratégiques, un canal sur le côté nord du fleuve, tout en admettant qu'un canal sur le côte sud coûterait probablement moins.

Le premier acte décisif de la législature, à la suite des rapports ci-dessus, est mentionné dans un mémoire soumis au bureau des travaux publics en 1841, après l'union des deux provinces, et recommandant que la somme de $1,023,600 fût affectée à la construction d'un canal qui servirait à éviter les trois rapides, d'après les dessins tracés par M. Mills en 1834, pour trois courtes sections de canal sur le côté nord du fleuve.

Au mois de février 1842, l'ingénieur-en-chef des travaux publics fit rapport en faveur d'un canal sur la rive sud, se basant principalement sur ce que ce canal serait plus court que tous les autres, indépendant de tous les cours d'eau, des crues de l'Ottawa, et conséquemment navigable, chaque saison, deux ou trois semaines de plus que le canal proposé par la rive nord. La question du tracé du canal fut donc sérieusement discutée devant un comité du parlement, mais ce ne fut que durant l'été de 1842 que des contrats furent passés pour sa construction, presque sur la ligne indiquée en 1834 par M. Stevenson.

Le canal fut ouvert vers l'époque de la clôture de la navigation, en 1845, mais on constata alors que son entrée supérieure était défectueuse, son chenal sinueux, pas assez profond dans les sécheresses et sujet à des contre-courants. D'autres difficultés se présentaient encore, et d'année en année, jusqu'à une date très récente, des barrages, déversoirs-régulateurs et digues furent érigés à grands frais par le gouvernement pour faciliter la circulation sur le canal. Quant au tracé, les opinions ont toujours été très partagées depuis l'origine des travaux jusqu'à ce jour ; bien des gens prétendent que, pour des raisons stratégiques, le canal aurait du être établi sur le côté nord,—d'autres veulent que sa présente position soit la plus naturelle,—mais les commissaires ne discuteront pas cette question. (Appendice A.)

Voici les dimensions actuelles de ce canal :

Longueur..	11¼ milles marins.
Nombre d'écluses..	9
Dimension des écluses..	200 × 45 pieds.
Ascension totale par les écluses..	82½ "
Hauteur de l'eau sur les seuils..	9 "
Largeur du canal au fond..	80 "
" " à la surface de l'eau..	120 "

Coût total jusqu'au 1er juillet 1867, $1,611,424.11.

Canal Cornwall.

Le canal qui vient naturellement ensuite est celui qui s'étend depuis la ville de Cornwall jusqu'au village de Dickinson's Landing, sur la rive nord du fleuve, et qui rachète les rapides du Long-Sault. (App. A.) D'après les esquisses déjà données des autres canaux, on verra que celui-ci est le premier dans la série construite sur la présente échelle, et que ses dimensions ont servi de modèle pour les autres. Dès 1817, le gouverneur du Haut-Canada, dans son

discours à l'ouverture du parlement, attirait l'attention sérieuse de la législature sur la question importante de la navigation en aval de Prescott. En 1818, une commission collective fut nommée par les gouvernements du Haut et du Bas-Canada, et elle fit un rapport en faveur d'améliorations entre Montréal et Lachine, entre la tête du lac St. Louis et le lac St. François, et enfin aux rapides en amont du lac St. François. Cette commission recommandait la construction de canaux de capacité limitée,—n'ayant pas plus de quatre pieds de profondeur,—mais la législature ne prit à cet égard aucune décision jusqu'au mois de décembre 1826. A cette époque, le gouverneur fit soumettre au parlement un rapport indiquant la longueur et le coût probable des canaux projetés entre les lacs Ontario et St. François. La question, néanmoins, demeura en suspens jusqu'en 1832, époque où la Chambre d'Assemblée du Haut-Canada passa des mesures affectant la somme de $280,000 aux améliorations de la navigation du St. Laurent, de manière à admettre les navires tirant 9 pieds d'eau, et recommandant que des travaux fussent immédiatement commencés dans ce but, entre Cornwall et la tête des rapides du Long-Sault. Une des stipulations de l'acte était l'achèvement du canal Cornwall avant qu'on pu entreprendre d'autres canaux projetés conduisant au lac Ontario. En 1833, une commission fut nommée pour mettre à l'effet les dispositions de cet acte, et M. Benjamin Wright fut employé comme ingénieur, avec l'autorisation du gouvernement du Bas-Canada de tracer les canaux d'en bas sur une échelle proportionnée, en tous points, aux dimensions des canaux du Haut-Canada.

Sans entrer dans de trop long détails, il suffira de dire que les ingénieurs fixèrent les dimensions suivantes : pour les écluses, 55 pieds de large, 200 pieds de long entre les portes, et 9 pieds d'eau sur les seuils ; pour le canal, 100 pieds de large au fond, pour permettre le passage des bateaux à vapeur. Ces dimensions assuraient en même temps, le passage de navires ayant de 175 à 180 pieds de long. Il fut aussi décidé que pour les améliorations proposées à quatre endroits différents en amont du Long-Sault, où les navires ne prendraient le canal qu'en remontant le fleuve,—et sauteraient les rapides en descendant,—la largeur des canaux ne serait que de 50 pieds au fond.

Rapport sur les Travaux Publics, 1867, p. 18.

Les recommandations des ingénieurs furent adoptées par la législature, et l'on nomma subséquemment des commissaires pour surveiller les travaux. On engagea les services de MM. Wright et Mills, ingénieurs, et ceux du Capt. Cole, I. R., et de messieurs Geddes et Fleming. En 1834, les travaux furent donnés à l'entreprise ; et feu Sir John Beverly Robinson fit en grande cérémonie, la levée de la première motte de terre.

La rébellion, ainsi que des raisons financières, retardèrent de quelques années l'achèvement des travaux. Le passage du premier vapeur dans les écluses, en décembre 1842, fut aussi l'occasion d'une cérémonie ; mais le canal ne fut réellement ouvert à la circulation qu'au mois de juin 1843.

Depuis l'achèvement des travaux, plusieurs améliorations ont été autorisées dans le but d'augmenter l'approvisionnement d'eau et enfin de donner aux navires plus de facilités pour franchir le canal. Voici les dimensions actuelles de ce canal :—

Longueur	11½	milles.
Nombre des écluses	7	
Dimensions	200 × 55	pieds.
Ascension totale par les écluses	48	"
Hauteur de l'eau sur les seuils	9	"
Largeur du canal au fond	100	"
" " à la surface de l'eau	150	"

Coût total jusqu'au 1er juillet 1867, $1,933,152.69.

Canaux de Williamsburgh.

Nous arrivons maintenant à une série de canaux connus sous le nom de Canaux de Williamsburgh et comprenant les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops. (Appendice A.)

Le canal de la Pointe-Farran s'étend du pied a la tête des rapides de cette localité, sur

le côté nord du fleuve, et n'est fréquenté, en général, que par les navires qui remontent l fleuve.

Avant d'agiter la question du canal Cornwall, on discuta les détails de sa construction e quelques études furent faites dans ce but. Mais on ne commença les travaux que quatre an après l'union des deux Canadas. Le canal fut ouvert à la circulation au mois d'octobre 1847

Le canal du Rapide-Plat, second de la série, s'étend sur la côte nord depuis Morrisbur jusqu'à la tête du fort courant, et a été rendu nécessaire par les rapides dont il porte le nom Antérieurement à l'Union, plusieurs rapports furent dressés à ce sujet, mais les études néces saires ne furent faites qu'en 1843.

Les travaux furent commencés au printemps de l'année suivante.

Le canal des Galops fut construit pour éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de l Pointe Cardinal et des Galops, et se trouve aussi sur la rive nord du St. Laurent. Dès 183 M. Benjamin Wright recommanda la construction de canaux pour éviter ces obstacles, e subséquemment le colonel Phillpotts approuva son plan qui, toutefois, ne fut pas mis à exécu tion. En 1843, le bureau des travaux publics fit dresser un plan qui fut adopté et imme diatement mis à exécution. Ce plan consistait dans la construction d'un canal de trois mille de long pour éviter les rapides des Iroquois, l'usage des eaux du St. Laurent sur une distanc de $2\frac{3}{8}$ milles, puis la construction d'un autre canal long de $2\frac{1}{4}$ milles et partant du pied de rapides des Galops. Ces deux canaux furent ouverts à la circulation au mois de septembr 1847; mais on constata bientôt que le canal des Iroquois n'avait pas une profondeur suff sante pour les navires qui remontaient, et il devint nécessaire de le relier à celui des Galops

Le canal de Jonction, nom sous lequel la section centrale fut connue pendant un certai temps, fut terminé en 1856, et les trois canaux sont actuellement connus sous la désignatio commune de canal des Galops.

Voici les dimensions des canaux de Williamsburgh :—

Pointe-Farran.

Longueur du canal	$\frac{3}{4}$ mille.	
Nombre des écluses	1	
Dimensions	200 × 45 pieds.	
Ascension totale par l'écluse	4	"
Hauteur d'eau sur les seuils	9	"
Largeur du canal au fond	50	"
" " à la surface de l'eau	90	"

Rapide-Plat.

Longueur du canal	4 milles.	
Nombre des écluses	2	
Dimensions	200 × 45 pieds.	
Ascension totale par les écluses	$11\frac{1}{2}$	"
Hauteur d'eau sur les seuils	9	"
Largeur du canal au fond	50	"
" " à la surface de l'eau	90	"

Galops

Longueur du canal	$7\frac{5}{8}$ milles.	
Nombre des écluses	3	
Dimensions des écluses	200 × 45 pieds.	
Ascension totale par les écluses	$15\frac{3}{4}$	"
Hauteur d'eau sur les seuils	9	"
Largeur du canal au fond	50	"
" " à la surface de l'eau	90	"

Coût total de ces constructions au 1er juillet 1867, $1,320,655.54.

Canal Welland

En quittant le canal des "Galops," on parcourt une distance de 236 milles, partie sur le fleuve, mais principalement sur le lac Ontario, et l'on arrive à la partie la plus importante peut-être de notre système de canaux : le canal Welland, qui relie le lac Ontario au lac Erié, en tournant la fameuse chute de Niagara. (Appendice A.) L'historique de l'origine de ce canal fait voir quelles difficultés on rencontra au début, et il est évident que si les hommes publics du Canada n'eussent pas compris à temps l'importance des intérêts dépendant de cette construction, le canal Welland n'eût point été construits aussitôt. Les limites de cette esquisse ne permettent pas de donner l'historique complet des obstacles qui entravèrent pendant des années l'établissement de ce débouché d'une importance vitale pour le commerce de l'Ouest.

Dès le mois de février 1816, un comité collectif des deux chambres du parlement du Haut-Canada fit rapport sur ce canal et autres constructions se rattachant à la navigation intérieure, et subséquemment le colonel Nichol présenta un bill affectant une allocation pour faire un tracé complet de la meilleure route à suivre par eau entre les lacs Erié et Ontario ainsi qu'entre le lac Ontario et Montréal. Toutefois, aucune action décisive ne résulta de cet mesure, et l'on n'entend plus parler du projet que deux ans plus tard, époque à laquelle un comité de la chambre fit un rapport favorable sur une pétition de la population de Niagara (l'ancien Newark) et recommandait la nomination d'un comité pour faire exécuter les travaux. En 1821, une commission fut nommée pour étudier la question de la navigation intérieure, et en 1823 elle fit un rapport recommandant la construction du canal Welland sur des dimensions convenables pour les navires qui fréquentaient alors les grands lacs. Le résultat de ce rapport fut l'incorporation d'une compagnie particulière, sur pétition de W. H. Merritt et autres, sous le nom de la "Compagnie du canal Welland," laquelle proposait d'établir la communication nécessaire au moyen d'un canal et d'un chemin de fer. La compagnie se proposait de suivre le cours naturel de la rivière Welland, traverser le *township* de Thorold, franchir par un tunnel l'arête élevée d'un mille et demi et se rendre directement par canal, jusqu'à la limite des hautes terres. De là un chemin de fer devait descendre les hautes terres et former jonction, au moyen d'un autre canal, avec les eaux navigables de *Twelve-Mile-Creek*, de manière à fournir le passage, nécessaire jusqu'au lac Ontario. La partie canalisée devait avoir une capacité suffisante pour permettre le passage de bateaux ne portant pas moins de 40 tonneaux.

Des assemblées publiques furent convoquées, des tracés faits, et l'on prit d'autres moyens pour intéresser le public à l'entreprise ; mais on verra combien peu d'intérêt la chose excita quand nous dirons qu'à la cérémonie de la lévée de la première motte de terre, le 30 novembre 1824, il n'y avait pas six capitalistes ou personnages influents du district. En 1825, on abandonna le premier projet pour en adopter un autre qui permettait le passage des goëlettes et des sloops. Il fut décidé d'avoir l'entrée à *Twelve-Mile-Creek*, ou Port Dalhousie, et le terminus supérieur à la rivière Welland, d'où l'on devait tirer l'alimentation d'eau du canal. On se proposait d'établir bientôt une communication entre la rivière Welland et le lac Erié de manière à éviter les obstacles en aval du Fort Erié. On proposait d'établir des écluses de bois longues de 110 pieds sur 22 de large, la section traversale du canal devant avoir 26 pieds au fond et 58 à la surface de l'eau, excepté dans la grande tranchée, qui n'auraient que 15 pieds de largeur au fond sur un parcours de deux milles, avec une hauteur d'eau de 8 pieds.

Durant l'été de 1825, la compagnie entreprit l'exécution de son projet avec un capital nominal de $800,000, et depuis cette époque son histoire est celle d'une suite d'embarras financiers.

En 1826, elle obtint du gouvernement du Haut-Canada un emprunt de $100,000 pour trois ans, et du gouvernement impérial la promesse qu'il fournirait la neuvième partie du coût évalué des travaux, à certaines conditions, savoir : que les écluses auraient 22 pieds de large et que tous articles expédiés par ce gouvernement passeraient sur le canal francs de péage. En 1827, le gouvernement du Haut-Canada prit des actions dans l'entreprise pour $200,000 et le gouvernement du Bas-Canada pour $100,000. Les autorités impériales firent un octroi de 13,000 acres de terres dans le voisinage du canal, et subséquemment prêtèrent $200,000 pour dix ans à 4 pour cent d'intérêt. En 1828, un éboulement de terre eut lieu dans l'exca-

vation de la grande tranchée, ce qui augmenta de beaucoup les embarras de la compagnie, parce qu'elle fut obligée de renoncer à la rivière Welland comme source d'alimentation. Finalement, la compagnie adopta la Grande-Rivière comme source d'alimentation et poussa les travaux, avec une grande énergie, si bien que l'eau fut introduite dans le canal durant l'automne de 1829, et au mois de novembre, exactement cinq années après le commencement des travaux, deux goëlettes, l'une de 85 tonneaux et l'autre d'un plus faible tonnage, remontèrent le canal depuis le lac Ontario jusqu'à la rivière Welland. La compagnie, après avoir accompli de si grands travaux, pensa que le moment était venu de demander une nouvelle aide au gouvernement pour mener les travaux à achèvement complet. Elle demanda donc à la législature un octroi de $100,000 avec pouvoir d'augmenter son fonds social jusqu'à concurrence de $1,200,000 ; après de longues discussions, le vote en faveur du projet fut emporté à de faibles majorités. Subséquemment, la compagnie proposa de prolonger la ligne principale du canal en suivant la rivière Welland jusqu'à Port Colborne (Gravelly Bay) en agrandissant environ 5 milles de l'alimentateur et creusant un nouveau canal sur le reste du parcours jusqu'à la Baie.

En 1831, le gouvernement approuva ce projet et accorda un prêt de $200,000 pour l'achèvement des travaux, qui furent immédiatement repris et terminés en 1833. A cette époque, le canal occupait presque le même tracé qu'aujourd'hui, mais les écluses étaient plus petites et faites exclusivement de bois.

Aucune construction importante ne fut établie sur le canal jusqu'après l'union des deux provinces. En 1837, le gouvernement se décida à convertir en actions tous ses prêts jusqu'à cette date et fut autorisé à souscrire un nouveau capital de $980,000. Le fonds social de la compagnie était déclaré être de $1,195,200 et les directeurs ne pouvaient dépenser que $400,000 durant l'année. En 1839, le parlement, sur un vote de 26 contre 9, passa un acte autorisant le gouvernement à acheter toutes les actions particulières, en sorte que le canal pût devenir propriété publique, mais des difficultés financières retardèrent l'exécution de ce projet jusqu'en 1841, époque à laquelle le canal fut placé sous le contrôle du bureau des travaux publics. Les sommes dépensées par le gouvernement sur ce canal représentaient, jusqu'à cette époque, un montant de $1,851,427.77, mais comme le canal ne suffisait pas aux besoins du commerce, il fut décidé de l'agrandir sans toutefois adopter les dimensions recommandées en 1839 par le colonel Phillpotts, savoir, des écluses de 200 pieds de long sur 55 de large. Il fut néanmoins résolu de reconstruire toutes les écluses en pierre. aux dimensions de 120 × 24 pieds, avec $8\frac{1}{2}$ pieds d'eau sur les seuils ; il fut également décidé que l'aqueduc serait reconstruit en pierre, que l'alimentateur serait converti en un canal navigable, que les havres des Port Dalhousie et Port Colborne seraient améliorés, que les deux premières écluses à Port Dalhousie et l'écluse de Port Colborne auraient 200 × 45 pieds, avec 9 pieds d'eau sur les seuils, et finalement que l'embranchement de Port Maitland serait entrepris et achevé avec une écluse de prise d'eau sur le lac Erié, ayant 200 × 45 pieds, avec 9 pieds d'eau sur les seuils. Depuis lors, l'amélioration de ces constructions a été systématiquement et heureusement conduite jusqu'à ce que le canal eût atteint sa perfection actuelle, dont les statistiques suivantes donneront une idée générale :—

——	Ligne principale du lac Ontario au lac Erié.	Embranchements de la rivière Welland.	Alimentateur de la Grande Rivière.	Embranchement de port Maitland.
Longueur du canal..........	27 milles et 1,099 pieds...........	De la tran. du port Robinson à la riv. Welland, 2,622 pds Du canal Welland à la riv. Welland—pas d'écluse à l'aqueduc—300 pds. De la tran. de Chippewa à la riv. Niagara, 1,020 pieds..	21 milles..........	$1\frac{3}{4}$ milles.
Paires d'écluses de prise d'eau	3...................	....	....	
Nombre des écluses..........	27 écluses d'ascen..	1 à l'Aqueduc et 1 à port Robinson, 2..................	2..................	1.
Dimensions des écluses	2 de 200 × 45 pieds. 24 de 150 × $26\frac{1}{2}$ " 1 de 230 × 45 "	150 × $26\frac{1}{2}$ pieds.	1 de 150 × $26\frac{1}{2}$ pds 1 de 220 × 45 "	185 × 45 pieds.
Ascen. totale par les écluses..	330 pieds et 2 × 8 = 16 au niveau de la Grande Rivière.	....	7 à 8 pieds	$8\frac{1}{2}$ pieds.
Eclusage total...........	........346	Du canal Welland à la rivière Welland, 17 pieds....	....	
Hauteur d'eau sur les seuils..	........$10\frac{1}{2}$......	9 pieds 10 pouces..	$10\frac{1}{2}$ pieds	11 pieds.
Coût total au 1er juillet 1867.	$7,638,239 83.			

Canal de la Baie de Burlington.

Un autre canal qui doit être considéré comme faisant partie de la ligne de navigation du St. Laurent est le canal de la baie de Burlington, qui permet aux navires d'atteindre la ville de Hamilton en venant du lac. C'est une simple tranchée à travers un banc de sable à l'entrée de la baie de Burlington ; il a un mille de long sur une largeur moyenne de 138 pieds entre les jetées, et est navigable pour les navires tirant 12 pieds d'eau. Le 19 mars 1823, la législature du Haut-Canada adopta un bill autorisant la construction de ce canal, qui fut achevé en 1832. Après l'Union, le canal fut agrandi et autrement amélioré. Il a coûté jusqu'à présent $432,684.40.

Le système des canaux canadiens reliant les lacs au St. Laurent se termine par le canal Welland. Toutefois, au Sault Ste. Marie, les Américains ont construit un canal long d'un mille un dix-septième, avec des écluses pouvant donner passage à des navires de 2,000 tonneaux. De cette manière, le commerce du lac Supérieure trouve un débouché jusqu'à Buffalo et aux autres ports du lac Erié. Les Américains ont aussi amélioré la navigation du lac St. George et des battures de Ste. Claire. Nous reviendrons plus longuement sur ce sujet dans une autre partie de ce rapport.

ROUTE DE L'OUTAOUAIS ET DU RIDEAU.

Nous parlerons maintenant de la seconde partie du système des canaux du Canada, savoir, les constructions entre Ottawa et Montréal, et entre Ottawa et Kingston, que l'on peu maintenant considérer comme servant à alimenter le commerce du St. Laurent.

Dans les rapports annuels du département des travaux publics, la ligne de navigation dont ces canaux facilitent le parcours est désignée sous le nom de " ligne de Montréal à Kingston par les canaux d'Ottawa et Rideau." Ces canaux portent les noms suivant : " Ste. Anne," ou plutôt " Ecluse de Ste. Anne," "Carillon," "Chute-à-Blondeau," "Grenville" et "Rideau." Réunis, ils ont une longueur de $142\frac{7}{8}$ milles, y compris le canal Lachine.

L'écluse de St. Anne a été construite pour permettre aux navires de passer les rapid du même nom situés au confluent de l'Outaouais et du St. Laurent. Cette construction fu recommandée par la législature du Bas-Canada dès 1831, et le Colonel Duvernet, I. R., fit u rapport à ce sujet. Mais diverses causes empêchèrent alors l'exécution des travaux, qui n furent commencés qu'en 1840 par le bureau des travaux publics. Vers la fin de juill 1843, les bateaux pouvaient franchir le canal, et les travaux furent complétés durant l'automn de la même année. Depuis lors, diverses améliorations ont été faites au canal, qui a maint nant les dimensions suivantes :

Longueur	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions	190 × 54 pieds.
Ascension totale par l'écluse	3 "
Hauteur d'eau sur le seuil	6 pieds à l'étiage. 7 " au niveau moyen.
Coût total au 1er juillet 1867	$134,456.51.

Viennent ensuite en ordre d'importance les canaux militaire, désignés sous les noms c canaux de Carillon, de la Chute-à-Blondeau, de Grenville et Rideau. Le canal de Carill est situé à 27 milles de Ste. Anne, et a été construit sur le côté nord de la rivière des Outaoua pour éviter les rapides de Carillon. Il fut projeté en 1819, et terminé plus tard sous la dire tion du " Corps du Génie Royal" et aux frais du gouvernement britannique. Ses dimensio sont maintenant comme suit :

Longueur du canal	2⅛ milles.
Nombre d'écluses	3 { 2 d'ascension. 1 de décente.
Dimensions de l'écluse d'ascension No. 1	128 × 32½ pieds.
" " " No. 2	126½ × 32½ "
" de l'écluse de prise d'eau, No. 3	126½ × 32¼ "
Eclusage total	34¾ { 21¾ d'ascension. 13 de descente.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6½ pieds.
Largeur du canal au fond	30 "
" " à la surface	50 "
Coût des canaux de "Carillon," de "Grenville" et de la Chute-à-Blondeau, jusqu'au 1er juillet 1867.	$63,053.64

Celui de la Chute-à-Blondeau est situé sur le côté nord de la rivière, à quatre milles amont de Carillon, il a été construit pour éviter le rapide dont il prend le nom. Il fut tra en même temps que celui de Carillon par le corps du génie royal, et peut-être décrit comn suit :

Longueur du canal	⅛ de mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions	130⅚ × 35⅚ pieds à l'extrémité supérieu 36⅙ à l'extrémité inférieure.
Ascension totale par l'écluse	3¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "
Largeur du canal au fond	30 "
" " à la surface	30 "

Le canal de Grenville suit celui de la Chute-à-Blondeau, et est situé à 1⅜ mille pl haut aussi sur la côté nord de la rivière, et il a pour but de surmonter le rapide connu so le nom de Long-Sault. Son histoire est la même que celle des deux précédents. D'apr

les documents qui s'y rattachent, il parait que le canal de Grenville a été le dernier achevé ; mais le premier passage qui ait été fait dans tous les trois n'a eu lieu que vers la fin d'avril 1835, lorsque le bateau à vapeur *St. Andrew* y passa.

Les proportions du canal de Grenville sont comme suit :

Longueur du canal.. $5\frac{3}{4}$ milles.
Nombre d'écluses.. 7

Dimensions des écluses,—

Ecluses d'élévation No. 5	accolées	....	$130\frac{2}{3} \times 32\frac{1}{6}$ pieds.
" " No. 6		....	$128\frac{1}{3} \times 32\frac{1}{3}$ "
" " No. 7	"	....	$128\frac{1}{3} \times 31\frac{5}{6}$ "
" " No. 8		....	$128 \times 32\frac{1}{6}$ "
" " No. 9		....	$107\frac{2}{3} \times 19$ "
" " No. 10		....	$106\frac{5}{6} \times 19\frac{1}{4}$ "
Ecluse de prise d'eau No. 11		....	$107\frac{5}{12} \times 19\frac{1}{12}$ "

Ascension totale par les écluses.. $45\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.. $6\frac{1}{2}$ "
Largeur du canal au fond.. 20 à 30 pieds
" " à la surface.. 25 à 60 "

Le canal Rideau s'étend depuis la ville d'Ottawa jusqu'à Kingston, et rend la navigation des rivières Rideau et Cataracoui accessibie aux embarcations d'un certain tirant d'eau, sur une distance de $126\frac{1}{4}$ milles.

L'on s'aperçut de la nécessité de la construction de ces canaux pendant la guerre de 1812 et en 1815 le Capt. Jebb, des ingénieurs royaux, fut envoyé par les autorités militaires pour examiner s'il serait possible de trouver une route praticable et satisfaisance. Ce monsieur fit un rapport favorable au projet, mais aucune décision ne fut prise alors à son égard par le gouvernement impérial. En 1824, il offrit un prêt de $340,666,67 pour aider à la construction du canal, et M. Clowes fut alors chargé par les commissaires haut-canadiens précédemment nommés pour s'enquérir de la question de la navigation intérieure, de faire une étude du canal projeté.

Il soumit trois plans de canaux, et en 1825, le comité auquel avait été renvoyé son rapport recommanda l'adoption de celui des plans qui comportait une hauteur de cinq pieds d'eau. Néanmoins, le gouvernement du Haut-Canada, après mûre considération, refusa de construire ce canal parce qu'il croyait que l'amélioration de la navigation du St. Laurent était de nature à mieux développer et servir les intérêts commerciaux du pays, et que l'exécution de cet ouvrage devait retomber sur le gouvernement impérial, s'il était requis principalement pour des raisons tratégiques.

En conséquence, le gouvernement impérial envoya une commission d'ingénieur royaux avec mission de faire un rapport sur l'entreprise, et plus tard il se décida à l'exécuter. Le Colonel By, I. R., arriva d'Angleterre dans l'automne de 1826, et il commença immédiatement la construction des travaux, et Sir John Franklin en posa la première pierre. Ces travaux furent terminés aux printemps de 1832, et le bateau à vapeur *Pumper* les traversa de Bytown à Kingston.

Longueur du canal.. $126\frac{1}{4}$ milles.
Nombre des écluses......... 47 { d'Ottawa à Kingston 33 d'ascension et 14 de descente.
Eclusage total......... $446\frac{1}{4}$ { $282\frac{1}{4}$ pieds d'ascension / 164 " de descente } Pendant les hautes eaux.
Dimensions des écluses.. 134 × 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils........................ { 5 pieds d'eau. / $4\frac{1}{2}$ " dans le canal
Largeur du canal au fond.. { 60 pieds en terre. / 54 " dans le roc.
" " à la surface.. 80 " en terre.
Coût au 1er juillet 1867.. $4,064,764.47.

CANAUX DU RICHELIEU.

La troisième voie de navigation artificielle du Canada est celle du canal construit pou relier le St. Laurent à la rivière Richelieu et au lac Champlain. (Appendice A). La rivièr Richelieu est située à 46 milles en aval de Montréal et à 114 milles en amont de Québec Les obstacles à sa navigation sont surmonter par le canal de St. Ours, à 14 milles de so embouchure, et par un autre situé à 32 milles plus haut, désigné sous le nom de cana Chambly. De là, cette route est libre pour le reste de la rivière Richelieu et le lac Champlain à la tête duquel les Américains ont un canal portant le nom de Whitehalle. Par cette voi communication, et en traversant une petite partie du canal Erié, les embarcations peuvent s rendre sur l'Hudson à Albany, qui se trouve à 311 milles de Montréal.

Comme la plupart des canaux canadiens, celui de Chambly a été suggéré par l'expérienc que nous a voulu la guerre américaine de 1812.

En 1818, le parlement du Bas-Canada passa une loi conférant à une compagnie le droi de construire un canal pour éviter les rapides de Chambly et autrement améliorer la navigatio du Richelieu. Cette compagnie fit faire les études nécessaires et publia un rapport sur l meilleur plan à adopter pour la construction de ce canal, mais plusieurs années s'écoulèren ensuite sans que rien ne fût fait pour mettre à exécution les dispositions de l'acte. Ce qu voyant, la législature passa une autre loi affectant $200,000 à la construction de ce canal e nommant des commissaires chargés de commencer l'entreprise après l'achèvement du cana Lachine. Cette fois encore le projet resta là jusqu'en 1830, année où les commissaires firen draguer le lit de la rivière, travaux qui furent continués jusqu'à la fin de l'année suivante, e en mars 1835, M. Hopkins fut nommé ingénieur du canal Chambly. Avec l'approbation de commissaires, il modifia le plan original, et ceux-ci passèrent ensuite contrat pour l'exécutio des traveux et demandèrent une nouvelle aide au parlement, qui vota à cette fin un crédit d $38,000, mais la mesure affectant cette somme ne reçut pas la sanction royale.

Le canal Chambly est situé sur la rive ouest du Richelieu, et embrasse une étendue d 12 milles du bassin de Chambly à St. Jean. Les commissaires nommés en 1829 firent fair les études nécessaires, et deux ans après, les travaux étaient régulièrement donnés à l'entre prise pour la somme ronde de $184,872, mais les entrepreneurs furent contraints de suspendr ces travaux dont ils s'étaient chargés à trop bas prix, mais qui, cependant, étaient très avancés Cet état de choses ayant été communiqué à la législature, une loi fut passée en 1835-3 accordant les fonds nécessaires, mais elle ne fut pas non plus sanctionnée. L'année suivant les fonds manquèrent encore, et ce n'est qu'en 1841 que les travaux furent repris sous l direction du département des travaux publics.

Ce canal fut ouvert deux ans après, mais les travaux furent trouvés très mal faits e durent être en grande partie renouvelés en 1858.

Le canal Chambly peut à présent se décrire comme suit :

Longueur du canal	12 milles.
Nombre des écluses	9
Ecluse de prise d'eau, No. 1, à St. Jean	122 × $23\frac{1}{2}$ pieds
" d'ascension, No. 2, "	124 × $23\frac{1}{2}$ "
" " Nos. 3, 4, 5, et 6	118 × 23 à $23\frac{7}{12}$ pieds.
Ascension total par les écluses	74 pieds.
Hauteur d'eau sur les seuils	7 "
Largeur du canal au fond	36 "
" " à la surface	60 "
Dépense jusqu'au 1er juillet 1867	$634,711 76.

L'écluse et la digue de St. Ours furent commencées en 1844, sous le contrôle d département des travaux publics, et terminées en 1849. Leurs dimensions sont comm suit :—

Longueur du canal...... .... ½ mille.
Nombre d'écluses.. 1 "
Dimensions de l'écluse.................. ....200 × 45 pieds.
Ascension total par l'écluse.. 5 pieds.
Hauteur d'eau sur les seuils .... 7 pieds, à eau basse.
Dépense jusqu'au 1er juillet 1867.......................... ... $121,537.65

CANAL ST. PIERRE.

Le seul canal actuellement utilisé dans les provinces maritimes est celui qui relie le lac du Bras-d'Or, Cap-Breton, à l'océan. La largeur de l'isthme qui sépare la mer du lac—grande nappe d'eau où le poisson abonde et qui est entourée d'un pays riche en minéraux et en ressources agricoles,—n'est que d'un demi-mille. La question d'ouvrir ce canal fut soulevée il y a déjà longtemps, par les députés du Cap-Breton à la législature de la Nouvelle-Ecosse. En 1821, une étude fut faite par M. Francis Hall, et dans les années subséquentes, d'autres études furent faites par MM. C. W. Fairbanks et le capitaine Barry. Le plan de ce dernier, pour un canal de vingt-deux pieds de large au fond et de treize pieds de profondeur, fut adopté. Les travaux furent commencés le 7 de septembre 1854, et continués jusqu'en 1858, époque où M. Laurie, alors ingénieur-en-chef de la province, fit un rapport défavorable sur l'utilité de ces travaux et suggéra, comme étant un meilleur moyen de desservir le commerce de la localité, un chemin de fer maritime. Les travaux furent alors suspendus pendant quelques temps, mais les députés du Cap-Breton ne laissèrent pas que de continuer à plaider l'urgence de l'entreprise, et la construction en fut reprise en 1864. Le canal St. Pierre avec d'autres travaux publics passa aux mains du gouvernement fédéral en 1867, et il a été achevé depuis. Sa longueur est de 2,400 pieds, sa largeur de 26 pieds au fond ; son écluse de prise d'eau est de 26 sur 122 pieds, et elle a quatre paires de portes. La hauteur d'eau sur les seuils, dans la plus basses eaux, est de treize pieds— l'extrême variation des marées dans la baie St. Pierre au baissant et au montant, étant de neuf pieds environ. Antérieurement à l'union, le coût de ce canal s'élevait à $160,811.95, et à venir jusqu'au 30 juin 1870, à $142,225.78, où à un total de $302,037.53 jusqu'à ce jour.

Canaux projetés.

En outre des canaux déjà en opération, et dans le but avoué de favorisé le commerce du Canada, la construction de plusieurs autres canaux a été projetée dans ces dernières années. (Appendice A.)

Le plus marquant d'entre ces projets est celui que l'on désigne généralement sous le nom de canal de Toronto à la baie Georgienne. La distance entre son terminus sud sur la baie Humber, lac Ontario, et son terminus nord sur la baie Georgienne, lac Huron, est de 100 milles, dont 24 sont de navigation en eau profonde sur le lac Simcoe, lequel doit être le niveau de partage et la source d'alimentation. Il y a près de 20 ans, M. Kivas Tulley fit la première exploration de la ligne du canal projeté, et dans ces dernière années, l'utilité de ce projet a été énergiquement plaidée par des MM. de Toronto et d'autres parties du pays, formés en société sous le nom de "Compagnie du canel des lacs Huron et Ontario." Un autre projet est celui relatif à la construction d'un canal auxiliaire à partir de la ville de Niagara, dont le but serait de relier le canal Welland, à Thorold. En 1854, M. Walter Shanly fit un rapport favorable sur ce projet, et pendant la dernière session de la législature, une mesure fut passée pour constituer en corporation du compagnie du canal d'Ontario et Erié, depuis la rivière Niagara à ou près le Fort George, de là à Thorold, ensuite jusqu'aux eaux du lac Erié, à ou près de Port Colborne, ou à la rivière Niagara, à ou près de Chippewa, les écluses devant être des mêmes dimensions que celles du canal Cornwall. Le capital est de $5,000,000 en actions de $100, avec pouvoir d'emprunter jusqu'à concurrence de la somme du capital non versé. Les travaux doivent se commencer dans le cours de deux ans et être terminés dans le cours de cinq.

Quant au canal Murray, on parlait de l'utilité de cette entreprise dès 1797, c'est alors que le lieutenant-gouverneur en conseil adopta une résolution par laquelle 3,000 acres de terre étaient réservés pour venir en aide à la construction de ce canal. La nécessité de cette entre-

prise a été signalée fréquemment à la législature depuis cette époque, et l'on a fait des étude de la ligne. En juillet 1866, un comité de la chambre d'assemblée du Canada autorisa un autre exploration qui fut faite.

Un autre canal demandé depuis longtemps est celui de Caughnawaga. Cette entrepris fut signalée à l'intention du public, en 1847, par MM. John Young, L. H. Holton et autre marchands de Montréal, et en réponse à leur pétition, lord Elgin, alors gouverneur-généra donna instruction à M. J. B. Mills, ingénieur civil, d'en faire une étude. En 1848, ce mon sieur fit rapport en faveur d'un canal ayant son terminus supérieur à St. Jean, et son termin sur le St. Laurent près du village de Caughnawaga, immédiatement vis-à-vis Lachine, à enviro 8 milles au-dessus de Montréal. En 1852, le commissaire des Travaux Publics recommand fortement la construction de ce canal, et subséquemment on fit d'autres études dont des ra ports furent dressés, mais le gouvernement n'a jamais pris de mesure définitive à cet égar D'autres négociants, surtout l'hon. John Young, continuèrent à agiter la question dans public, et à la dernière session du parlement un bill fut passé constituant également un certa nombre de particuliers en une compagnie qui doit construire le canal de Caughnawaga, depu le lac St. Louis, sur le St. Laurent, jusqu'au lac Champlain, sur la rivière Richelieu, av pouvoir d'utiliser et d'agrandir le canal Chambly, avec le consentement du gouvernement qu toutefois, pourra toujours prendre le contrôle du canal,—les écluses ne devant pas être de d mensions moindres que celles du canal Beauharnois. Le capital social de la compagnie est $3,000,000, avec pouvoir de l'augmenter jusqu'à concurrence de $4,000,000, en actions $100. Le canal doit être terminé dans cinq ans, ou la charte sera annulée.

Un des projets les plus importants signalés à l'attention publique dans ces dernières a nées est incontestablement le canal de l'Outaouais, devant relier Montréal au lac Huron par rivière Outaouais, le lac Nipissingue et la rivière des Français. Deux ingénieurs ont étud cette ligne, premièrement en 1857 et plus tard en 1859, et leurs rapports se trouvent dans rapports généraux du ministre des travaux publics. La question a été souvent ramen devant les chambres, mais sans résultat pratique jusqu'à ce jour.

Un autre canal qui a vivement préoccupé le public depuis quelques années est celui qu' appelle généralement le canal de la Baie Verte, qui devra relier le golfe du St. Laurent, partir de la Baie Verte, à la Baie de Fundy au bassin de Cumberland, en faisant une tranch à travers l'isthme de Chignecto, qui unit la Nouvelle-Ecosse au Nouveau-Brunswick. En 18 une étude de la route fut faite par M. F. Hall, à l'instance du lieutenant-gouverneur du N veau-Brunswick. Plus tard M. Thomas Telford, I. C., revisa le rapport de M. Hall recommenda la construction d'un canal ayant 14 pieds de profondeur, en vue de satisfaire a besoins du commerce considérable qui devra s'établir avec Québec, Montréal et les lacs d haut. En 1843, le Capt. Crowlep fit une autre étude dont le Canada paya en partie les fr Le gouvernement fédéral fait actuellement faire une nouvelle étude de la ligne.

ASPECT COMMERCIAL DE LA QUESTION.

Pour apprécier toute l'importance de la question de l'agrandissement et du prolongement des canaux, il est nécessaire de considérer la position naturelle du St. Laurent relativement à la vaste région qui s'étend depuis la chaîne des monts Appalaches ou Alleghany à l'est, jusqu'aux Montagnes Rocheuses à l'ouest de notre continent sur les côtes de l'océan pacifique. Les ressources du territoire que le St. Laurent et les grands lacs arrosent et dont ils forment la communication naturelle avec le St. Laurent, sont excessivement variées, et depuis quelques années ont pris un développement sans parallèle dans l'histoire du commerce. Sur les plaines, les collines et dans les vallées contiguës à la grande voie dont les canaux forment les chaînons de reliement, on cultive le blé, le maïs et d'autres produits agricoles en telle abondance qu'il est souvent impossible de les placer avantageusement.

Le bois de construction et les minéraux abondent à l'infini, tant dans le voisinage immédiat du fleuve et des lacs, que sur les cours d'eau qui s'y jettent. Le climat de cette fertile région n'est pas, comme celui du sud, énervant et parfois chargé de vapeurs pestilentielles, mais il est vif et on ne peut plus sain ; c'est une région éminemment bien adaptée à la colonisation et au développement des grandes entreprises et des grandes industries.

Dans ce que l'on appelle généralement le " bassin des lacs," le progrès matériel est surtout remarquable.

Depuis 30 ans des villes et des cités se sont élevées avec une rapidité extraordinaire, de nouveaux Etats se sont formés et ont pris place parmi les groupes de pupulations les plus prospères sur ce continent.

L'histoire de la prince d'Ontario et des Etats de l'Illinois, du Michigan et du Minnesota, et d'autres sections du Nord-Ouest, fait bien voir quel est l'esprit d'entreprise commerciale de nos jours.

Quelques faits puisés à des sources officielles et authentiques feront voir clairement le progrès de la région dont le St. Laurent forme le débouché.

Andrews sur le commerce colonial et des actes.

En 1841, il y a juste trente ans, la valeur brute du commerce des lacs était évalué à $65,000,000 ; dix ans plus tard, elle était plus que quadruplée, car en 1851 on l'évaluaié à $300,000,000, et elle employait des navires à vapeur représentant 74,000 tonneaux, et des navires à voiles représentant 138,000 tonneaux ; aujourd'hui la valeur de ce commerce ne saurait être évaluée à moins $700,000,000. Le tonnage des navires fréquentant les lacs n'excédait pas 212,000 en 1851, comme on l'a déjà vu, tendis qu'en 1862 il atteignait 450,000 tonneaux, dont environ 80,000 tonneaux appartenaient à des navires canadiens,—autant qu'on peut s'en assurer par les statistiques imparfaites qu'on a du commerce des lacs. En 1866, ce tonnage était de 547,267, représentant une valeur de $17,537,440, cours américain. Nous n'avons pas sous la main de rapports pour 1870, mais nous voyons qu'en 1869 la cité de Buffalo seul possédait 131 navires à vapeur et 127 navires à voiles, représentant un grand total de 91,328 tonneaux.

Pour faire comprendre le développement de la région arrosée par le St. Laurent et les lacs, nous parlerons de ses principaux centres de commerce. En premier lieu nous signaleront Chicago, dont la population, il y a vingt ans, n'était que de 30,000 âmes et avait atteint 110,000 en 1860, et 299,000 âmes en 1870. En 1850, Milwaukee avait une populaiion de 20,000, et en 1870 une population de 72,000. Cleveland s'est accru avec une rapidité bien plus grande encore, car sa population de 17,000 âmes en 1850, était de 92,000 en 1870. Buffalo et Oswégo sont aussi des exemples frappants du développement du commerce de l'Ouest.

La population totale des Etats où la production du grain est surtout remarquable, savoir : Ohio, Michigan, Indiana, Illinois, Missouri, Iowa, Wisconsin, Minnesota et Kensas, n'excédait

pas 3,000,000 en 1840, et d'après ce dernier recensement des Etats-Unis, pris en 1870, cette population est de plus de 12,000,000. La production des céréales dans les mêmes Etats est indiquée dans le tableau suivant:—

——	1850	1860.	1869.
Blé ...... minots.	43,842,038	89,293,603	166,100,000
Maïs ...... "	222,288,502	392,289,631	556,050,000
Avoine...... "	42,328,731	62,738,901	146,200,000
Seigle ...... "	739,567	3,997,001	4,802,000
Orge ...... "	831,517	4,865,761	8,755,000
Porcs......No.	8,536,182	11,039,332	19,100,000

Le progrès commercial de la province d'Ontario, pour la partie contiguë aux lacs, n'a pas été moins frappant que celui des Etats américains. Il y a quarante ans, cette province occupait un rang bien humble parmi les centres commerciaux de ce continent. En 1811, la population du Haut-Canada, aujourd'hui province d'Ontario, n'était que de 77,000 âmes ; en 1851, elle était de 952,000, et en 1861, de 1,396,091 ; supposant que l'accroissement se soit continué dans la même proportion que de 1851 à 1861, la population de cette province doit être aujourd'hui d'au moins 2,137,000. Ses progrès agricoles n'ont pas été surpassés de l'autre côté des lacs. Les personnes qui voudraient étudier par elles-mêmes la question, s'assureront facilement qu'on peut dire sans exagération que la production des céréales, du blé surtout, dans Ontario, a été aussi active que dans les Etats voisins, et plus considérable que dans quelques-uns de ces Etats,—l'Ohio, par exemple. En 1851, Ontario produisit plus de 12,000,000 de minots de blé : en 1861, sa production atteignit près de 25,000,000. Le seul Etat de l'Union où ce percentage ait été dépassé, est celui d'Iowa, où la production s'est multipliée par sept durant la même période.

Le rendement moyen du blé par acre a été, depuis 20 ans, plus considérable que celui d'aucun des Etats du nord-ouest. La production de l'orge est aussi plus considérable. Le sol et le climat sont admirablement propres à la culture de ce grain, pour lequel il y a une grande demande aux Etats-Unis, qui en ont importé d'Ontario 5,295,131 minots en 1869, contre 3,691,608 en 1868.

Le progrès de la capitale d'Ontario est une autre preuve de la richesse du pays dont sa prospérité dépend. De 1840 à 1850, sa population s'est accrue de 95 pour cent—proportion plus considérable que celle de St. Louis, Cincinnati ou les plus anciennes cités de l'ouest. Montréal offre aussi un frappant exemple de progrès et de prospérité comme entrepôt commercial sur le St. Laurent, entre le lac et la mer. En 1852, sa population n'était que de 62,000 âmes ; en 1861, elle avait atteint 101,602, et aujourd'hui elle est probablement de 125,000. Mais les statistiques de son commerce font surtout voir ses progrès rapides. En 1861, le nombre des vapeurs océaniques qui touchaient à Montréal, n'étaient que de 40, représentant un tonnage de 51,298, tandis que nous trouvons, en 1869, 117 vapeurs océaniques représentant 117,965 tonnaux. En 1860, le nombre des voiliers océaniques, touchant à Montréal, était de 222, représentant un tonnage de 76,174, et en 1869, les nombres correspondants étaient 440 et 141,898. Les chiffres représentant son commerce maritime avec les lacs sont également satisfaisants. En 1862, le nombre de ces navires était de 4,875, représentant un tonnage de 523,991, et en 1869, les chiffres correspondants étaient 5,866 et 721,324.

Le commerce de cette région fertile et active (au sujet duquel on trouvera des détails à Appendix E. l'appendice) dépend des diverses routes de communication. La nature a destiné le St. Laurent à devenir le grand débouché de l'ouest, et s'il n'en est pas encore ainsi, c'est

que des entreprises diverses ont essayé de détourner le commerce vers d'autres débouchés artificiels. Le St. Laurent traverse le territoire anglais, et la majorité de la population ainsi que les plus grands centres de commerce se trouvent sur le côté américain du fleuve et des lacs.

Depuis plusieurs années, l'Etat de New-York a essayé d'accaparer tout le commerce du Grand Ouest, et ses négociants hardis ont certainement atteint leur but en partie et ainsi contribué beaucoup à la prospérité de New-York et des autres ports de l'atlantique. Le canal Erié, auquel s'associera toujours le nom de De Witt Clinton, est un monument de la libéralité et de l'esprit d'entreprise des Américains, bien qu'on semble persuadé aujourd'hui que ce canal est presque insuffisant au commerce toujours croissant de l'Ouest.

Il est vrai que le Mississipi offre un autre débouché au commerce de l'ouest ; mais il traverse des régions peu propres au transport des principaux produits de cette section, et il se trouve en dehors de la ligne de communication directe avec l'Europe ; par suite, il ne saurait faire au commerce qui nous occupe une concurence aussi formidable que le canal Erié.

S'il était possible d'arrêter le commerce de l'ouest et de faire renoncer sa population au désir de faire augmenter sa richesse et sa prospérité, le canal Erié suffirait, même avec ses dimensions actuelles. Mais les faits que nous avons sous les yeux démontrent que le commerce d'une splendide région, encore dans l'enfance de son développement, est entravé, parce que le progrès naturel a été plus rapide que les efforts de l'entreprise humaine,

Prenant par exemple les chiffres qui indiquent le mouvement du commerce vers l'Est par le canal Erié et Buffalo pendant neuf ans, nous trouvons les résultats qui suivent :

	Tonnage total.
1862	1,980,982
1863	1,692,651
1864	1,402,859
1865	1,307,507
1866	1,600,300
1867	1,418,451
1868	1,476,298
1869	1,281,706

Prenant maintenant les chiffres qui indiquent le mouvement du commerce de la farine et du grain depuis cinq ans vers l'Est, nous constatons une réduction permanente depuis 1865 et qui représente 71 pour cent depuis 1854. Il est vrai qu'un tonnage considérable a trouvé son débouché par Oswégo et le canal Welland durant la même période. Néanmoins, il demeure constant que le canal Erié semble avoir atteint son maximun de circulation. Par exemple, son tonnage total par Buffalo et Oswégo durant les années déjà mentionnées a été comme suit :

	Tonnage total.
1862	5,598,783
1863	5,557,692
1864	4,852,941
1865	4,729,654
1866	5,775,220
1867	6,688,325
1868	6,442,225
1869	5,862,070

Les chemins de fer, il est vrai, ont soulagé le canal d'un trafic considérable ; par exemple ;

de 1860 à 1869 on a transporté sur les deux principaux chemins de fer de l'Etat, en chiffres ronds :

7,780,000,000 tonneaux, sur une distance d'un mille,

et sur les canaux,

9,470,000,000 tonneaux, sur une distance d'un mille.

En d'autres termes le fret transporté sur les canaux depuis 1860, durant des saisons de 7½ mois en moyenne, a été de 24 pour cent plus considérable que le fret transporté sur les chemins de fer " New-York Central " et " Erié " durant des saisons de douze mois.

D'autre part, les statistiques de la production du grain dans les Etats agricoles depuis 1860, indiquent une augmentation considérable et permanente. Les chargements de farine et de grain à Chicago, en 1850, ne représentaient que 1,830,968 minots ; en 1860 et en 1869, les chiffres correspondants étaient de 31,108,759 et 56,759,515. Une augmentation également rapide est constatée par les statistiques de Milwaukee et de Tolédo, qui viennent après Chicago comme ports d'entrepôt des grains de l'ouest.

On peut encore indiquer le mouvement du commerce des céréales aux principaux ports des lacs par le relevé des consignataires de farines et de grains à Chicago, Milwaukee, Tolédo, Détroit et Cleveland, depuis le 1er août 1868 jusqu'au 31 juillet 1869 inclusivement, et pour pour les périodes correspondantes de 1866–7 et 1867–8 :

——	1866–7.	1867–8.	1868–9.
Farine réduit en minots de blé.	18,344,285	20,177,435	26,881,705
Total de grain	69,814,055	85,883,572	94,933,545
Grands totaux—minots	88,158,340	106,061,007	121,815,250

L'insuffisance des communications américaines pour le transit des produits de l'ouest a été affirmée depuis quelque temps par les négociants intéressés à avoir des voies de communication peu coûteuses avec les principaux marchés du monde. Le 14 février 1863, l'Etat de l'Illinois nomma des commissaires pour conférer avec les autorités canadiennes sur la question du transit, et dans leur mémoire nous trouvons la déclaration significative que voici : " Depuis " plusieurs années on a perdu des quantités énormes de grain tout récolté à cause de " l'insuffisance des chemins de fer et des canaux pour transporter l'excédant jusqu'au bord de " la mer. La production du Nord-Ouest semble être arrivée à un développement tel que le " transport ne pourra désormais se faire complètement *que par les grandes voies naturelles* " de communication. Pendant deux années consécutives, l'ouest a fourni aux canaux et aux " chemins de fer plus de cent millions de minots de grain, outre d'immenses quantités d'autres " provisions et un nombre considérable de bêtes à cornes et de porcs. On ne pourra faire " face à cette augmentation de commerce qu'en utilisant le débouché naturel des lacs......... " Le St. Laurent fournit à la région qui borde les lacs un débouché vers la mer." Cette citation fait bien voir quelles sont les aspirations de l'Ouest, et nous pourrions compléter notre argument en citant d'autres passages également significatifs.

On peut se demander maintenant jusqu'à quel point la population du Canada a su apprécier la valeur incalculable du St. Laurent, qui est sa propriété ? L'histoire des améliorations de la navigation du St. Laurent fait honneur aux Canadiens. Notre système de canaux même dans son état actuel, dénote un esprit d'entreprise aussi hardi que libéral. Nul doute que la question de la défense a formé un élément de la première importance à l'origine de toutes ces entreprises, alors que le gouvernement anglais avait le contrôle de toutes nos affaires ; mais, avec le temps, à mesure que le pays se développait et que son commerce augmentait,—

La nécessité d'activer le développement de la région située à l'ouest de Montréal, en améliorant les voies de communication, devint chaque jour plus évidente pour les hommes publics et les marchands canadiens. Comme nous l'avons déjà vu, lorsque les autorités impériales essayèrent, dès 1825 d'induire le gouvernement du Haut-Canada à entreprendre la construction du canal Rideau, ce gouvernement refusa, pensant que la vraie marche à suivre, dans l'intérêt du commerce, était d'améliorer la route directe que la navigation du St. Laurent. Immédiatement après l'union, alors que la population réunie des deux provinces n'excédait pas de beaucoup un million d'âmes, et que le montant total du revenu ne dépassait pas environ $1,488,000, la législature du Canada vota une somme de deux millions de piastres pour l'amélioration des canaux, et adopta formellement le système d'améliorer la navigation du St. Laurent suivant les besoins du commerce du pays à cette époque. Le résultat de cette sage politique ont été éminemment satifaisants et ont produit des avantages directs et indirects pour le développement des ressources du pays.

Mais aucun des canaux n'a mieux réussi que le canal Welland. Reliant les lacs d'en haut avec le lac Ontario, il a nécessairement attiré une partie considérable du trafic de l'ouest qui recherchait la voie de transit la plus économique et la plus expéditive pour arriver à sa destination. Par ce canal, les produits du territoire canadien, sur les lacs Supérieur, Huron et Erié, doivent trouver un débouché vers les plus grandes villes du Canada sur le lac Ontorio ou sur les bords du St. Laurent. Il offre aux expéditeurs de Chicago, Milwaukee, Tolédo et autres villes de l'ouest, les moyens d'expédier le surplus de leurs produits à New-York par voies d'Oswégo, ou à Montréal pour l'Europe par la voie du St. Laurent. Aucun canal n'est plus avantageusement situé pour contrôler le trafic de l'ouest, et si, dans l'avenir, il ne réussit pas aussi bien que par le passé, ce sera parce que la population du Canada deviendra indifférente aux grands intérêts que représentent les améliorations de ce canal.

Depuis vingt ans, le trafic du canal Welland a presque doublé ; en effet, le tonnage total des navires et des marchandises (montée et descente) n'était que de 820,000 en 1849, et en 1869 il représentait 2,500,000 tonneaux, ou environ 400,000 tonneaux de plus que le tonnage réuni de tous les canaux du St. Laurent, durant la même année. Le revenu des péages, qui n'était que de $113,968 en 1849, atteignait le chiffre de $230,000 en 1869. En analysant les relevés des péages, nous trouvons que la plus grande partie est perçue sur les navires américains. Prenons par exemple les trois dernières années :

	1868.	1869.	1871.
Navires américains	$16,954.24	$17,386.90	$18,937.10
Navires canadiens	10,664.63	11,044.02	11,828.33
Différence	$6,290.61	$6,342.88	$6,108.77

Un autre fait frappant dans ces relevés est la supériorité du tonnage américain, bien que le plus grand nombre de navires appartienne au Canada.

		1868.	1869.	1870.
Navires américains	No...	2,932	2,701	2,884
	Ton.	692,169	719,432	765,543
Navires canadiens	No...	3,225	3,278	3,856
	Ton.	548,197	548,019	591,574

Il est également remarquable que les vapeurs américains qui fréquentent le canal Welland, bien qu'en nombre moindre que les vapeurs canadiens, sont d'un bien plus haut tonnage, et, de fait, utilisent toute la capacité du canal. Par exemple, le nombre des vapeurs américains qui ont fréquenté le canal en 1870 n'était que de 878, tandis que les vapeurs canadiens étaient au nombre de 1,199 ; mais le tonnage des premiers était, en somme, plus

que le double de celui des derniers. Ces faits deviennent encore plus frappents lorsqu' examine le tonnage des navires qui font le commerce des lacs d'en haut.

Mais le canal Welland lui-même suffit-il aux besoins actuels du commerce ? To personne qui examine le trafic qui s'y fait depuis vingt ans ne saurait douter que ce cana été d'une haute importance pour le commerce de l'ouest, et que son utilité n'a été aucunem exagérée par ceux qui l'entreprirent, ni par ceux qui l'ont recommandé depuis. Toutef on ne saurait douter que, comme le canal Erié, il n'a pas sufi aux besoins du comme toujours croissant qui demandait de nouvelles facilités de transit rapide et économique. 1857, le tonnage des navires qui franchirent le canal était de 1,148,771 ; en 1869 il n'av augmentée que de 118,680 tonneaux, et en 1867 il était encore moindre. Le maximum nombre de navires fut atteint il y a 8 ans, en 1862, année durant laquelle le tonnage fut 1,476,842. L'année dernière, le tonnage des navires était de 1,357,117, ce qui excède tonnage des deux années précédentes. Mais en examinant les statistiques suivantes tonnage total des navires et marchandises (montée et descente) pendant un certain nom d'années, on verra que la circulation sur le canal a toujours été presque stationnaire dura cette période, bien qu'il offre la voie de communication la meilleure et la plus commode.

1860	2,182,593	tonneaux.
1861	2,348,155	"
1862	2,495,774	"
1863	2,637,479	"
1864	2,479,559	"
1865	2,003,883	"
1866	2,057,532	"
1867	1,927,198	"
1868	2,402,187	"
1869	2,462,201	"

Le fait est que si le canal Welland a bien rempli son objet, et est encore le plus av tageux des canaux canadiens, le trafic des lacs d'en haut, ou plutôt la carégorie des navi qui font ce trafic, a subi un changement marqué. Naturellement, les efforts énergiques négociants de Buffalo pour concentrer la grande masse du commerce de l'ouest à cette v pour faire les chargements par voie du canal Erié, ont beaucoup conrribué à rendre stati naire le trafic du canal Welland. Durant la saison dernière, les péages sur le canal Erié fur diminués de 50 pour cent, ce qui donna à Buffalo et Oswégo un avantage de près de 1 c. minot, comparativement au tarif des années précédentes, et nécessairement augmenta le co merce de Buffalo comme entrepôt pour l'ouest. Cependant, le canal Welland, qui raccour la route de New-York par eau, pourrait encore, même avec les péages actuels sur l'Erié, fa une concurrence satisfaisante pour le transit des produits de l'ouest par Kingston ou Oswé si ses dimensions correspondaient aux besoins du cemmerce. Depuis trente ans les navi qui font le commerce des lacs n'ont pas seulement augmenté de beaucoup en nombre, m leurs dimensions ont été altérées. En 1839, les 25 plus grands vapeurs sur les lacs avaient tonnage moyen de 449 tonneaux, et le plus gros était de 800. En 1851, le tonnage moy des 25 plus gros vapeurs était presque de 1,000, et la moyenne pour toute la flotte à vape comprenant 157 vapeurs et propulseurs, était 437 tonneaux. Depuis quelques années, n'emploie plus autant les vapeurs à aubes, qui ont été remplacés par des propulseurs rem queurs. Prenant les années pour lesquelles nous avons des statistiques positives, nous trouv que, de 1860 à 1866, le tonnage total des vapeurs à aubes a diminué de 69,150 à 41,8 tandis que le tonnage des propulseurs a augmenté de 61,550 à 75,287. C'est la même an que nous trouvons les remorqueurs énumérés pour la première fois ; ils étaient alors au nom de 234, représentant 23,678 tonneaux. Si nous analysons les statistiques maritimes de Buff nous remarquons qu'en 1869 ce port comptait 11 vapeurs à hélice d'à peu près 1,100 tonnea et quatre de plus que 1,400 ; 20 de 800 à 1,000 ; 19 de 600 à 800 ; c'est-à-dire que sur vapeurs à hélice, 54 étaient d'un tonnage trop fort pour le canal Welland. Le nombre to des navires à vapeur était de 131, divisé cemme suit :

Vapeurs à hélice	58
Remorqueurs	59
Yachts à vapeur	11
Vapeurs à aubes	3

Il est aussi remarquable que sur 33 barges, 29 ont un tonnage variant de 420 à 830. En consultant les statistiques maritimes des ports des lacs d'en haut, on verra que les propulseurs ont augmenté, non-seulement en nombre, mais en dimentions ; or, tant qu'il sera ainsi, Buffalo aura virtuellement le contrôle de la grande masse du commerce de l'ouest.

L'expérience prouve que les plus gros navires, spécialement les navires à vapeur qui font actuellement le commerce des lacs, tranportent le fret aux prix les plus réduits. Le nombre des plus gros navires, tant à voiles qu'à vapeur, tranportant de 20 à 35,000 minots de grain, augmente d'année en année, et cette catégorie devra nécessairement prévaloir à mesure que les voies artificielle s'amélioreront. Une opinion très généralement répandue veut que les navires a vapeur, c'est-à-dire à hélice, remplacent finalement les voiliers sur les lacs, parce que les vapeurs offrent tous les avantages sous le rapport des taux d'assurance, de la rapidité, de la sûreté et aussi pour la concurrences aux chemins de fer, éléments qui sont tous d'une grande importance dans le transport des volumineux produits de l'ouest. En ce qui regarde le changement qui s'opère dans les navires fréquentant les lacs, le canal du Sault Ste. Marie suffirait à nous convaincre si nous n'avions pas d'autres faits devant nous. Ce canal a été construit et agrandi suivant le besoins toujours croissants du commerce des lacs, et cela nous démontre la nécessité d'améliorer nos propres voies de communication avec les lacs d'en haut pour détourner autant que possible, le commerce de Buffalo et l'amener par la voie la plus courte et la plus économique jusqu'au bord de la mer, savoir, le St. Laurent. Actuellement, d'après la chambre de commerce d'Oswégo, les trois quarts des navires des lacs ne peuvent franchir le canal Welland, à cause de ces trop petites dimensions ; ce fait seul explique pourquoi la circulation sur le canal n'augmente pas.

D'autres marchandise, en outre du blé, trouveraient un débouché par le canal Welland s'il était agrandi et approfondi en vue du commerce de l'ouest. Par exemple, sur la baie Georgienne, les Américains fabriquent tous les ans une moyenne de 15,000,000 de bois qu'ils expédient par Collingwood et le chemin de fer du Nord jusqu'à Toronto, et de là par le lac jusqu'à Oswégo, ou ce produit prend ensuite le canal Erié. Le commerce du cuivre et du fer du lac Supérieur mérite aussi l'attention. Le total du fer fabriqué dans le district du lac Supérieur n'était que de 7,000 tonneaux en 1856, et en 1869, il avait atteint le chiffre de 672,241 tonneaux ; pour le cuivre, les chiffres correspondants sont 3,500 tonneaux en 1858, et 15,288 tonneaux en 1869. Jusqu'à présent, cette branche d'industrie a été paralysée par l'absence d'un voie de transit à bon marché. Il est plus que probable que l'agrandissement du canal Welland attirerait ce trafic à Oswégo et Kingston de préférence à Buffalo.

Toutefois, la première chose à faire pour améliorer la navigation intérieure du Canada, est d'agrandir le canal Welland, qui forme le chaînon principal dans la ligne de communication, non-seulement avec les riches Etats de l'ouest dont le progrès, comme on l'a vu, est considérable mais aussi avec les vastes territoires dépendant du Canada et qui devront bientôt se peupler de millions d'habitants et s'animer de l'industrie et de l'activité indomptables que l'on remarque dans les Etats de l'ouest. En améliorant le canal Welland, nous entrerons franchement dans la voie infaillible du progrès. Les intérêts commerciaux du Canada réclament cette amélioration, si nous voulons marcher de pair avec les florissantes populations établies sur les bords du St. Laurent.

Le canal Welland doit être regardé comme le complément indispensable de la ligne de navigation du St. Laurent. Notre objet doit être d'obtenir le contrôle du commerce de l'ouest pour le diriger vers la mer.

Par la force même des choses, ce commerce devra toujours arriver aux différents marchés par les voies suivantes, sans tenir compte du Mississipi pour les raisons données précédemment : les diverses lignes de chemins de fer reliant les lacs au bord de la mer, par Buffalo et le canal Erié, par le canal Welland et Oswégo, ou par le canal Welland et le fleuve St. Laurent. Même dans l'état de choses actuel, Kingston a une partie de ce commerce, autant qu'on peut

en attendre si l'on tient compte des avantages qu'offre la route d'Oswégo. Actuellement, i a très peu de différence entre le prix de transport du grain de Chicago à Kingston et le tra port de Chicago à Oswégo.

La chambre de commerce de Kingston admet que quand le fret est animé, le ta d'Oswégo est souvent moindre d'un demi pour cent, parce que les navires sont sûrs de s rendre promptement et de revenir chargés, bien qu'en général le tarif d'Oswégo soit le mê que celui de Kingston. Kingston et Oswégo réaliseront des avantages presque égaux moment où le canal Welland sera suffisamment agrandi pour donner passage à des propulse et des voiliers des mêmes dimensions que ceux qui fréquentent les lacs ; tout le monde adm qu'alors il y aurait une réduction immédiate du fret, variant de 2 à 4 cts. par minot de gra vu qu'on emploierait des navires du plus fort tonnage et pouvant transporter le fret au me leur marché possible. Voici le relevé des recettes de maïs et de blé à Kingston en 1858 :—

58 chargements en navires britanniques	839,948	minots.
46 " " américains	641,011	"
Total	1,480,959	"

Une seule compagnie d'expédition donne le relevé suivant, en 1870, des céréales reçu des Etats-Unis :—

79 chargements en navires britanniques	1,127,987	minots.
111 " " américains	1,892,875	"
Total	3,020,862	"

Autant que l'on a pu s'en assurer, la quantité totale de grain reçu des Etats-Unis Kingston, l'année dernière, représentait un peu plus de 6,000,000 de minots, dont la pl grande partie avait été apportée dans des navires américains.

Le canal Welland est d'une valeur inestimable pour le Canada, parce qu'il forme par d'une grande voie de communication entre le bord de la mer et les lacs.

Ces chiffres sont significatifs en ce qu'ils démontrent l'accroissement du commerce transport du grain à Kingston pendant 12 ans, et surtout la disproportion de cet accroisseme par navires canadiens. Qui peuvent révoquer en doute que ce dernier fait est dû en gran partie à l'état des relations commerciales entre le Canada et les Etats-Unis ?

Ce canal n'a actuellement qu'un concurrent sérieux, le canal de l'Erié, que l'Etat New-York essaie depuis longtemps par des efforts énergiques de rendre suffisant au besoin commerce de l'ouest. L'esprit d'entreprise peut accomplir de grandes choses, mais il ne pe détourner le commerce de ses débouchés naturels. Des routes artificielles de communicatio tel que le canal Erié, peuvent, pendant quelque temps, faire concurrence à une ligne nature de communication comme le St. Laurent, mais, tôt ou tard, elles doivent échouer. Les pop lations de l'ouest ont fréquemment débattu cette question, mais voyons, pour le moment, que dit un organe du commerce de l'Etat de New-York sur un sujet d'une importance tell ment vitale pour cet Etat. Nous lisons dans le rapport de la chambre de commerce Buffalo pour 1869 :—

" Ce serait folie de ne pas tenir compte du fait *que le commerce des céréales entre* " *Canada et l'Europe a pris un grand développement.*

" Le St. Laurent constitue une voie de communication en ligne directe entre les grand " régions agricoles de l'ouest et les pays de l'Europe, dont les habitants sont et seront les pri " cipaux consommateurs des grains exportés de l'Amérique. En adoptant une politiq " libérale au sujet de nos canaux, nous pouvons arrêter cette diversion du commerce et rétab " le trafic d'un très grand nombre d'articles importants qui cherchent d'autres débouchés, p " lesquels les frais de transports seraient moindres. Les personnes qui ont étudié les stati

" tiques de ces dernières années ont, sans doute, observé que *le commerce de Chicago avec la " confédération canadienne a grandement augmenté en ce qui regarde les importations et les " exportations.* Les Canadiens espèrent établir un commerce direct considérable par le St. " Laurent, entre le Canada et les Etats de l'ouest ; le Canada exportera du blé par les navires " employés sur cette ligne, et importera pour l'ouest le fer, sel, quincaillerie, verre, faïence, " tapis, drogues, teintures, etc., et ces importations seules sont évaluées à $40,000,000. Une ré- " duction des péages sur le canal ne dérangerait-elle pas ce programme ? Les Canadiens ont " deux plans projetés pour attirer le commerce du grand ouest. L'un consisterait à agrandir " les canaux qui tournent les rapides du St. Laurent et à augmenter la capacité du canal " Welland suffisamment pour que les navires d'un fort tonnage puissent faire le trajet direct " des lacs d'en haut, aller et retour ; d'après l'autre plan projeté, l'on voudrait établir une " route par le nord en améliorant la navigation de la rivière des Outaouais, qui se jette dans " le St. Laurent près de Montréal. La première route mentionnée est *la plus praticable, la " moins coûteuse, et celle qu'on pourra entretenir le plus facilement, et dont on pourra se " servir pendant la plus longue période de l'année.*"

Venant de pareille source, cette déclaration est très significative : elle indique clairement que les négociants de New-York comprennent toute l'infériorité de la ligne de l'Erié comparativement à celle du St. Laurent, et sont déterminés à faire, tôt ou tard, un effort énergique pour ramener à la route artificielle le commerce qui s'en écarte graduellement. Toutefois, les Canadiens n'ont rien à craindre pour l'avenir de leur grande ligne naturelle de navigation, tant qu'ils demeureront persuadés de son importance et voudront bien tirer parti des avantages supérieurs que la nature leur a donnés.

Bien que la route du St. Laurent n'ait encore jamais eu le trafic que devraient lui assurer ses avantages incontestables, il est surprenant qu'elle est si bien réussi avec la formidable concurrence qu'elle a dû soutenir. Le commerce, qui devrait s'y porter comme le fleuve se porte vers la mer, a été détourné par des sociétés commerciales entreprenantes intéressées à la prospérité des canaux et des chemins de fer américains. L'absence même d'un système uniforme de canaux a aussi retardé de beaucoup le développement de la navigation du St. Laurent. Pourtant, malgré tous ces désavantages, le commerce qui s'y est fait donne une garantie de ce qu'on pourrait accomplir dans des circonstances plus favorables.

Appendice C—Esquisse des écluses.

En consultant les statistiques du commerce de Montréal, nous pouvons nous former une idée très exacte de l'influence que l'amélioration de notre navigation intérieure a déjà exercée sur le commerce du Canada. Nous avons déjà vu que l'augmentation du tonnage des vapeurs océaniques fréquentant ce port était de 51 pour cent dans 4 ans ; l'augmentation du tonnage des navires à voiles a été de 38 pour cent, et l'augmentation du tonnage des navires qui fréquentent seulement le fleuve a été de 16 pour cent durant la même période.

En 1845, la quantité de farine et de blé (réduite en minots de grain) reçue à Montréal était de 2,786,315 minots.

En 1855, elle était de 2,799,372 minots.

En 1865, l'augmentation fut considérable, le total étant de 6,558,754 minots.

En 1869, la dernière année pour laquelle nous ayons des statistiques officielles, les importations furent encore plus considérables, soit : 12,333,458 minots.

L'augmentation des chargements a suivi un *pro ratâ* aussi considérable, savoir :

En 1855, 495,440 minots.
En 1865, 3,972,943 minots.
En 1869, 11,425,667 minots.

L'accroissement des consignations de 1868 à 1869 a été de 192,567 barils de farine et 4,903,985 minots de blé, ou, en réduisant la farine en minots de blé, 5,866,820 minots. De 1868 à 1869, les chargements ont augmenté de 283,845 minots de farine et 4,460,109 minots de blé, ou, en réduisant la farine en blé, de 5,877,534 minots. La chambre de commerce de Buffalo pouvait bien dire à ce propos que " c'est là une diversion remarquable du commerce de nos canaux."

Nous donnons ailleurs des tableaux statistiques qui indiquent clairement le progrès de ce commerce de farine et de grain dont nous nous occupons particulièrement dans tout ce

rapport, parce que ce commerce est celui qui affecte plus particulièrement l'amélioration d notre navigation intérieure et qui devra fournir à nos canaux leur principale source de revenu Examinant la proportion des transports par canaux et par chemins de fer, nous constatons qu le chemin de fer Grand Tronc a fait une concurrence sérieuse au commerce du St. Laurent On a expédié, par chemin de fer, une grande quantité de farine, mais le blé et le maïs e autres produits volumineux ont pris la voie des canaux. La concurrence entre les canaux e les chemins de fer semble, en un mot, avoir produit les mêmes résultats que sur le canal Erié savoir, que le trafic des canaux pendant 7 mois excède celui des chemins de fer pendant 1 mois. Il faut songer aussi, dans ce cas, que les prix de transport sur un chemin de fer qu longe une ligne de navigation presque parfaite doivent être réduits pendant l'été à des chiffre probablement peu rémunératifs.

Même dans les circonstances actuelles, le tarif du fret de l'ouest à Montréal es excessivement faible comparé à ceux de Chicago et autres ports de l'ouest, jusqu'à New-Yor par Buffalo et Oswégo. Le secrétaire de la chambre de commerce de Montréal donne à ce suj des chiffres incontestables et dont l'exactitude est confirmée par tous les faits qu'on a pu recueilli

D'après son rapport, le tarif moyen du fret par minot de blé, entre Chicago et New-York a été comme suit (cours américain) durant les années ci-indiquées :

	Via Buffalo. cents.	*Via Oswégo.* cents.
1865	$26\frac{3}{4}$	$27\frac{1}{2}$
1866	$30\frac{1}{2}$	$31\frac{1}{2}$
1867	$22\frac{1}{2}$	$22\frac{1}{2}$
1868	23	23
1869	23	$23\frac{1}{4}$

En 1868, la moyenne du tarif payé par minot sur les propulseurs, de Chicago à Montréa était de 13c. en or ; en 1869, ce tarif était réduit à 12c.

La différence dans la durée du trajet (dix ou quinze jours) est tellement en faveur de l voie du St. Laurent, que le commerce devra bientôt suivre son débouché naturel, malgré le obstacles qui proviennent du manque d'un système de canaux de dimensions suffisantes, et le efforts des directeurs du canal Erié pour diriger le commerce vers New-York. L'anné dernière, on a constatée que les consignations de grains à Montréal représentaient un tiers d la quantité transportée de l'ouest au port de New-York, autre preuve de la supériorité d'u débouché naturel sur une ligne purement artificielle.

Il ne faut qu'un effort énergique de la part du Canada pour faire du St. Laurent l grande voie de communication entre la mer et l'ouest jusqu'au pied des Montagnes Rocheuse

Nous devrons avoir, tôt au tard, le transport de la grande masse des produits nécessaire à la Grande-Bretagne, qui s'approvisionne aujourd'hui dans les pays suivants : Russie Allemagne, Etats-Unis, Turquie et principautés du Danube, Chili et Egypte.

Le tableau suivant, qui indique la proportion des importations faites en Angleterr depuis 1859, du Canada et des Etats-Unis, ne sera pas sans intérêt.

ANNÉES.	Fleur et blé réduits en minots.	Quantité et proportion des Etats-Unis.	Ditto de l'Amérique Britannique du Nord.
1860	59,438,262	17,388,233 ou 29.03 pr. ct.	2,446,550 ou 4.03 pr. ct.
1861	70,273,849	29,139,548 „ 41.05 „ „	6,324,005 „ 9.00 „ „
1862	93,412,469	40,628,161 „ 43.05 „ „	9,554,903 „ 10.02 „ „
1863	57,657,398	22,155,801 „ 38.04 „ „	5,969,949 „ 10.04 „ „
1864	53,829,446	18,811,205 „ 34.09 „ „	3,419,541 „ 7.00 „ „
1865	48,241,297	2,797,347 „ 5.08 „ „	986,451 „ 2.00 „ „
1866	54,827,134	1,840,961 „ 3.04 „ „	111,255 „ 0.02 „ „
1867	73,055,323	9,504,568 „ 13.00 „ „	1,558,677 „ 2.13 „ „
1868	68,144,617	12,792,993 „ 18.77 „ „	1,490,543 „ 2.19 „ „
1869	82,969,174	28,504,479 „ 34.35 „ „	6,340,153 „ 7.64 „ „

Si l'on agrandit les canaux, des navires de tonnage plus fort pourront se rende à Montréal, et la différence diminuera en faveur du Canada dans la proportion des facilités offertes pour opérer le transport et avoir du fret de retour.

Pour bien comprendre la diminution de tarif qu'a produite l'amélioration des voies de communication par eau et des navires qui fréquentent les lacs et le St. Laurent, il faut se reporter aux statistiques des quarante ou cinquante dernières années. En 1826, le prix de transport d'un tonneau pesant, de Montréal à Prescott, 119 milles, était de $16, et de là jusqu'à Niagara, $8 ; en 1854, le transport d'une tonne de fer de Québec à Chicago coûtait $6 50, et aujourd'hui ce transport coûte $3 50 par eau.

Il faut donc admettre évidemment que si l'on augmente la capacité des canaux du St. Laurent, y compris le canal Welland, la quantité des produits de l'ouest expédiés directement par le St. Laurent augmentera en proportion.

Quand les propulseurs, dont on se sert principalement dans l'ouest, pourront venir directement à Montréal ou Québec et là transborder leurs cargaisons sur des navires de plus haut tonnage, comme il en fait pour le commerce avec l'Europe, ou continuer leur route jusqu'à Boston par le golfe St. Laurent et le canal de la "Baie Verte," lequel raccourcira d'environ cinq cents milles la route de Portland et Boston, alors le tarif du fret pour les produits de l'ouest sera réduit à son minimum, et New-York reconnaîtra ce qu'on y redoute maintenant, savoir, que le canal Erié est une œuvre du passé et que le commerce de l'ouest a suivi la loi universelle qui doit, tôt ou tard, prévaloir partout, qu'aucune législation ne pourra modifier, qu'aucune entreprise ne pourra entraver, et, en d'autres termes, que le commerce cherche toujours la voie la plus sûre, la plus économique et la plus expéditive vers les marchés.

C'est un axiôme de commerce que plus on amène les produits près du marché sans transbordement, plus on réalise d'économie dans les frais de transport. En ce qui regarde la concurrence entre les routes rivales de Chicago et New-York par le canal Erié, et entre Chicago et Montréal par le canal Welland et les canaux du St. Laurent, il est aisé de voir laquelle finira par avoir la préférence. L'une représente 352 milles de canal, avec un éclusage de 675 pieds, et l'autre, malgré toutes ses imperfections, n'a que 71 milles de canal, avec un éclusage total de 553 pieds, le reste du parcours se faisant sur le fleuve et les lacs.

Nous avons déjà vu combien l'expéditeur économise sur le fret par la voie du St. Laurent, malgré l'imperfection de son système de canaux. En améliorant les canaux jusqu'à Montréal, le tarif du fret devra être réduit d'au moins 15 pour cent, et le consommateur des produits de l'ouest, en Angleterre, aura son approvisionnement à meilleur marché et nécessairement viendra en chercher la plus grande partie sur ce continent de préférence aux régions de l'ouest de l'Europe, sur lesquelles il compte principalement aujourd'hui lorsqu'il y a déficit dans la production du pays même.

Un élément important à considérer dans la question du transport, entre l'est et l'ouest, est celui des chargements de retour. New-York étant le grand centre du commerce d'importation par l'ouest, a, jusqu'à présent, attiré la marine marchande de toutes les nations, et les navires exportant les grains et autres produits de l'ouest n'ont jamais manqué de chargements de retour. Toutefois, jusqu'à présent, le commerce étranger direct avec l'ouest, par le St. Laurent, a été très-insignifiant (bien qu'il augmente) si l'on considère les proportions qu'il pourrait prendre dans des circonstances plus favorables.

C'est évidemment notre intérêt de satisfaire les aspirations de l'ouest sous ce rapport.

Le rapport de la chambre de commerce de Chicago, pour 1869, signale les difficultés auxquelles cette ville et d'autres parties de l'ouest sont exposées :—" Les efforts tentés pour " induire le congrès à faire de Chicago et autres cités de l'ouest des ports d'entrée pour les " produits étrangers reçus par les ports de l'atlantique, ont échoué jusqu'à présent, mais on persévèrera jusqu'à pleine réalisation de ce projet. Une certaine quantité de marchandises est " maintenant reçue en entrepôt, mais ces marchandises sont soumises à une vérification, et " éprouvent des dommages, des retards et des frais au port de débarquement,—toutes choses " que, suivant l'opinion des marchands de l'ouest, on éviterait en établissant des règlements " convenable pour la prompte livraison, en entrepôt, du navire à des compagnies responsables " de transport, sujettes à vérification et évaluation en cette ville ou en quelque autre ville " importante de l'ouest."

Toute la question dépend des frais de transport ; et que les marchandises arrivent à Ch cago dans des propulseurs venant directement de Boston, ou qu'elles soient transbordées de navires de long cours dans des propulseurs à Montréal, le commerce de l'ouest en bénéficier également. Cependant, tout dépendra des facilité que le Canada croira de son intérêt d'offri à ce commerce. La ligne de conduite que devrait suivre le Canada dans cette question a ét fréquemment indiquée par les hommes prévoyants intéressés dans la route de New-York par l canal Erié.

En 1869, l'hon. Israel T. Hatch, ancien membre du Congrès, qui a montré beaucoup d zèle pour les intérêts commerciaux de New-York, donnait l'avis suivant aux négociants de cett ville : " Si les vues ambitieuses de notre population de l'ouest,—dont le centre commercia " Chicago,—et des populations de la Nouvelle-Angleterre,—dont le centre commercial es " Boston,—pouvaient se réaliser, vous verriez les pavillons de vos splendides navires flotte " dans les ports de vos rivales, Montréal et Boston, car c'est là que vous devriez alors cherche " le fret. Le Nord-Ouest demande le commerce direct avec l'Europe, et l'on croit à Bosto " que si les canaux du St. Laurent étaient agrandis, on y verrait les propulseurs faisant actuelle " ment le commerce des lacs de Chicago à Ogdensburgh,—lequel se continue par chemin d " fer jusqu'à Boston,—suivre la voie des canaux du St. Laurent pour se rendre jusqu'à c " dernier port, ce qui constituerait une concurrence sérieuse à votre commerce intérieu " Des projets dans ce sens sont actuellement à l'étude, et aussi certainement que les eaux d " St. Laurent continueront à se jeter dans la mer, cette expérience sera tentée pour détourne " les voies de communication et les débouchés du commerce américain."

Faut-il dire, pour tout cela, que les étrangers seuls apprécient les avantages naturels qu le Canada doit à sa position géographique, et au privilége d'avoir la plus belle route de commun cation par eau sur ce continent ? Non ; jusqu'à présent, on peut le dire avec vérité, nos homme publics, sans distinction de partis, et presque tous les hommes intelligents d'un bout du pay à l'autre, ont toujours bien compris la liaison intime qui existe entre la prospérité du Canad et l'amélioration de la grande voie du St. Laurent. Outre les renseignements que l'on trouv dans nos archives sur l'histoire de notre système de canaux, outre les opinions exprimées e parlement ou par la voie des journaux, les extraits que l'on trouvera dans une autre partie d ce rapport suffisent à nous indiquer la voie qu'une opinion publique intelligente semble devoi suivre en ce qui concerne cette importante question. Tout le monde convient que le can Welland et les canaux du St. Laurent devrraient former partie d'un système uniforme d navigation par canal, et que leur prolongement leur agrandissement devraient être sumultané

A ce propos, nous devons mentionner spécialement les réponses soigneusement préparé par la chambre de commerce de Hamiton, réponses qui sont le fruit de l'expérience, non pa seulement d'une catégorie particulière de négociants, mais de marchands, armateurs et cap taines qui, tous, connaissent bien le commerce des lacs et ses besoins :—" La capacité de " navires adaptés aux dimensions agrandies des écluses serait la même que celles des navire " qui féquentent la rive américaine des lacs d'en haut savoir : de 230 à 250 pieds de long, 3 " à 34 pieds de bau, avec un tirant de 12 pieds et une capacité de 30,000 minots de bl " Actuellement, les propulseurs de première classe, jaugeant de 450 à 500 tonneaux et pou " vant transporter 15,000 minots de grain sur le canal Welland, peuvent prendre le fret d " Chicago à Montréal à raison de 12½ cents par minot, et font ainsi un commerce profitable " or, si les écluses étaient agrandies jusqu'aux dimensions proposées, les vapeurs et les voilie " de la capacité de 30,000 minots pourraient, avec avantage, faire le commerce entre les la " d'en haut et Montréal ; de plus, on pourrait alors s'attendre raisonnablement à une rédu " tion d'au moins 12½ pour cent sur le tarif actuel du fret. Avec des vapeurs des dimensio " proposées qui feraient le commerce enttre les lacs d'en haut et Montréal, non-seulement l " grande masse des produits du bassin des lacs trouverait un débouché jusqu'au St. Lauren " mais des cargaisons de retour, composées de fer, sel, faïence et autres articles pesants, trou " veraient leur voie vers l'intérieur par la même route. Les navires océaniques apporten " actuellement le fer à Québec, et cet article est transporté par eau jusqu'à Chicago, à raiso " de $3 50 la tonne, même avec toutes les imperfections de notre système actuel ; et si l'o " considère que le prix de transport pas chemin de fer, sur la même distance, est d'enviro " $10 la tonne, il semble impossible que les chemins de fer puissent jamais opposer une co

currence sérieuse aux navires. Dans la concurrence que nous avons nécessairement à faire, il est de toute importance qu'on évite les transbordements nombreux ; c'est en profitant de tous les avantages naturels à notre disposition et en nous mettant à l'œuvre de cœur et d'âme que nous donnerons à la voie du St. Laurent une supériorité incontestée sur celle de Buffalo, Oswégo et New-York, et que nous ferons ainsi de nos grands cours d'eau intérieurs les débouchés du commerce de l'Europe sur ce continent. La population du Canada doit se montrer l'intelligente gardienne de tant d'avantages et veiller à ce que les Américains des côtes des grands lacs puissent librement utiliser les canaux de Welland, du St. Laurent et de Lachine, en vue de développer l'énorme commerce de céréales qui se fait entre l'ouest et l'atlantique. Gardons-nous, par une législation imprudente, comme le violent système fiscal de nos voisins, d'entraver le développement d'un commerce qui devra éclipser par ses proportions toutes les tentatives du passé et aller au-delà de toutes les espérances qu'on a pu jamais fonder sur l'avenir."

Et ce langage, nous le répétons, n'est pas seulement la simple expression de l'opinion d'une seule classe commerciale, mais il est corroboré par les opinions de toutes les classes de la société, d'un bout à l'autre du Canada.

Lorsque le St. Laurent sera devenu la principale voie de communication avec la mer, les populations établies sur son parcours devront nécessairement retirer de grands avantages des droits que le commerce devra payer aux canaux, qui seront alors enfin productifs et profitables, ainsi que par l'élan qui sera donné à toutes les branches d'industrie. Mais il est une autre considération à laquelle les Canadiens attachent la plus haute importance, et dont on doit particulièrement tenir compte en mûrissant un système de navigation intérieure pour le Canada. Les chambres de commerce des principales villes du Canada ont particulièrement appuyé sur ce point dans leurs réponses aux questions qui leur avaient été posées par les commissaires. Le langage employés par quelques-unes d'entre elles est tellement énergique que nous ne pouvons nous empêcher d'en citer quelques expressions significatives. La chambre de commerce de Toronto, après avoir parlé de la nécessité de développer le commerce de l'Ouest, dit qu'elle convaincue que l'approfondissement des canaux aurait l'effet d'accroître notre commerce avec les provinces maritimes, car, alors, "il pourrait se faire sans transbordement depuis les lacs "jusqu'à l'océan, ce qui créerait une réciprocité d'intérêts et relierait plus étroitement nos "différentes provinces." L'association de la Hall au Blé *(Corn Exchange Association)* de la même ville signale le fait que, sous les circonstances actuelles, "la réciprocité commerciale, "sur laquelle nous devons compter comme étant la seule base de commerce légitime, et le "moyen par excellence d'unir les provinces par les liens de l'intérêt mutuel, n'est pas dévelop- "pée et *continuera à rester dans cet état* tant que nos communications par eau ne seront pas "permanemment établies sur un pied tel qu'elles puissent donner lieu à la construction de "de navires propres tout à la fois à la navigation des lacs, des canaux et de l'océan."

Ces paroles expriment d'une manière concise, mais emphatique, les aspirations de la population du Canada, tant de l'est que de l'ouest, et son désir d'activer et stimuler le commerce entre ses différentes sections, et créer par là un sentiment d'intérêt mutuel qui donnera une grande force aux liens politiques qui unissent maintenant Québec et Ontario à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick.

Des relations commerciales intimes entre elles devront nécessairement avoir l'effet de faire disparaître les jalousies, et de créer un esprit véritablement national, qui sera la meilleure garantie de stabilité pour l'édifice que nous travaillons maintenent à élever sur la moitié septentrional de ce continent.

Le commerce intercolonial a déjà fait des progrès considérables depuis l'avènement de la confédération et l'abrogation du traité du réciprocité avec les Etats-Unis ; mais ses proportions sont encore nécessairement limitées par l'absence de moyens de communications peu coûteuses et rapides entre les différentes provinces. L'entreprise de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, en établissant une ligne de vapeurs entre Portland et Halifax, a beaucoup contribué à faciliter le commerce entre Montréal et la capitale de la Nouvelle-Ecosse. Les vapeurs du golf, qui voyagent entre Québec, Shédiac et Pictou, et d'autres ports du golfe St. Laurent, ont aussi beaucoup aidé au développement d'un commerce qui, il y a dix ans, avait atteint le chiffre le plus bas. Malheureusement, les tableaux du commerce et de la navigation, depuis

le 1er juillet 1867, époque de l'inauguration de la confédération, ne nous permettent pas d juger des progrès du commerce entre les provinces qui forment la confédération, et nou sommes en conséquence forcés de chercher ailleurs des renseignements qui seraient en c moment du plus grand intérêt pour nous. Nous savons, néanmoins, qu'il y a eu une augmen tation constante dans l'échange des principaux produits des provinces, comme la houille de l Nouvelle-Ecosse et la farine d'Ontario. En 1865, le Canada n'exportait que 58,233 barils d farine à la Nouvelle-Ecosse, tandis qu'il en a expédié 131,336 à Halifax seulement, par l chemin de fer du Grand Tronc, en 1869. La quantité totale qui en a été expédiée en quatr ans à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, a été comme suit :—

1869.	1868.	1867.	1866.
293,754	328,204	228,345	157,859

En 1864-65, la quantité totale de farine exportée du Canada à toute l'Amérique Britan nique du Nord n'était que de 137,581 barils, tandis que cette quantité avait atteint 542,41 barils en 1869. Sur cette quantité, 293,754 barils, ont été expédiés par le Grand Tronc *vi* Portland, et le reste par navires à vapeur et à voiles, *viâ* le St. Laurent. D'un autre côté, l consommation du charbon de la Nouvelle-Ecosse augmente constamment dans la province d Québec. Cependant, la balance du commerce est encore fortement contre la Nouvelle-Ecoss qui achète aujourd'hui pour plus d'un million et demi de piastres de produits canadiens, san en recevoir un retour correspondant.

Le commerce direct entre Ontario et les ports d'en bas n'existe pas encore réellement e ne pourra prendre de développement tant que les communications par les canaux, au-dessus d Montréal, resteront aussi imparfaites qu'elles le sont aujourd'hui. L'on a essayé, il n'y a pa longtemps, d'employer le propulseur *Her Majesty* pour faire le trajet direct entre Toronto e Halifax. Ce vapeur portait 7,000 barils de farine, ou environ 32,000 boisseaux de grain, e tirait 10 pieds 6 pouces d'eau ; mais il ne put traverser les canaux que partiellement chargé Avant que cette expérience ne pût être menée à terme, le vapeur se perdit dans le bas d fleuve, mais elle a suffit à démontrer ce qui pourrait être fait si la navigation intérieure étai plus favorable.

L'accroissement du commerce intercolonial dépend du *transport à bon marché*, puisqu les produits échangés entre les provinces maritimes et Ontario, doivent être d'un gro volume, et qu'il exige de grands vaisseaux et une expédition rapide pour être profitable Lorsqu'un propulseur pourra se rendre directement avec un chargement de charbon ou d'autre produits des provinces de l'Est, à Kingston et Toronto, et qu'il pourra y prendre, pour so chargement de retour, de la farine, des grais et autres produits de l'ouest, le commerce inte colonial entrera dans une nouvelle ère.

Lorsque le charbon de la Nouvelle-Ecosse de la meilleure qualité pourra être fourni e quantité et à bon marché aux ports de l'ouest une grande impulsion sera nécessairemen imprimée à l'emploi de vapeurs à hélice pour faire le commerce du St. Laurent et des lacs,— emploi qui a déja commencé à se faire, ainsi qu'on vient de le voir. Il existe une fauss impression chez beaucoup de personnes au sujet de la valeur du charbon de la Nouvelle-Ecoss pour la génération de la vapeur, et beaucoup le croient très inférieur au charbon américai sous ce rapport. Le fait est, cependant, que chaque fois qu'on l'a franchement essayé, il a parfaitement répondu à cette fin. Le dernier rapport annuel de la compagnie de navigatio à vapeur de Boston à Yarmouth (N.-E.) contient des faits très importants à ce sujet. En 1868 elle dut changer le charbon dont elle se servait sur ces bateaux en conséquence de la grève de mineurs de la Pensylvanie. Elle se servit alors, pendant le reste de la saison, de charbon d Cow-Bay, Cap-Breton. Il fut fait quatorze voyages durant lesquels on brûla du charbon dur et dix-huit avec du charbon tendre ou bitumineux. Une économie de $1,000 fut le résulta des dix-huit voyages. Le même vapeur a consommé, en moyenne, quarante tonneaux d'anthra cite par trajet, qui, au prix de $5 50 par tonneau, coûtaient $220. Le trajet exige quarante trois tonneaux de charbon de Cow-Bay, qui, à $3 60 par tonneau, s'élèvent à $154 80, ce qu montre une économie de $66 20 par trajet, ou de plus de $2,000 pour la saison. Avec un commerce direct entre Toronto et Pictou, il y a tout lieu de croire que le charbon propre à l'usage des vapeurs à hélice pourrait être apporté à certains dépôts, sur le fleuve et le lac, pou

bien peu plus de $4 le tonneau. Si les canaux était agrandis, le prix du transport du charbon serait réduit au chiffre minimum, car un propulseur des lacs rapporterait toujours des ports inférieurs un chargement de charbon, plutôt que de revenir vide, exactement comme les navires anglais qui viennent chercher nos bois apportent le même article au lieu de lest.

La construction du canal de la Baie-Verte, à travers l'isthme qui relie les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, se rattache intimement au développement du commerce intercolonial. Les avantages qui devront en résulter, non-seulement pour la confédération comme ensemble, mais pour le commerce des provinces maritimes en particulier, sont si clairement démontrés par les chambres de commerce de toutes les grandes villes du Canada, et par des hommes intéressés au développement de nos intérêts commerciaux—non pas simplement les marchands de St. Jean et des autres endroits voisins de la localité du canal projeté, mais aussi les marchands d'Hamilton, Toronto, Ottawa, Montréal et Québec—qu'il est superflu pour les commissaires de faire autre chose que mentionner brièvement quelques-uns des traits saillants de ce projet.

Un bateau à vapeur chargé de farine pour St. Jean, N.-B., descend aujourd'hui le golfe jusqu'à Shédiac, d'où son chargement est transporté par chemin de fer à sa destination. La distance totale par eau, de Shédiac à la baie de Fundy, par le détroit de Canseau et en faisant le tour de la côte de la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à la capitale commerciale du Nouveau-Brunswick, est d'environ 600 milles, et la conséquence est qu'il n'y a que peu ou point de communications directes entre les ports de la baie de Fundy et ceux du fleuve St. Laurent. S'il existait un canal à travers l'isthme, la distance de Shédiac à St. Jean ne serait pas de beaucoup plus de cent milles.

Ce fait suffit à démontrer l'insurmontable obstacle qui existe maintenant à l'établissement d'un commerce de quelque importance entre Montréal et les ports de la baie de Fundy, dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, et l'immense impulsion qui sera nécessairement donnée au commerce par l'ouverture d'une route qui raccourcira la distance d'une manière aussi importante, établira une voie de navigation intérieure entre les lacs et Boston, et, par conséquent, réduira les taux du fret entre ces points d'au moins 25 pour cent.

Les industries des provinces maritimes qui en retireront des avantages spéciaux seront le commerce de charbon, leurs pêcheries et les précieux produits de leurs carrières. Pictou, sur le détroit de Northumberland, expédie aujourd'hui une grande partie de son charbon à Boston et à d'autres ports américains, en dépit du tarif élevé que la politique égoïste du parti dominant dans le congrès a imposé sur cet article si indispensable pour les fabricants et les autres classes de la population de la Nouvelle-Angleterre. Une cargaison de charbon est maintenant transportée à travers le détroit de Canseau (qui est souvent une route difficile en automne et en printemps), au prix moyen de $2 50 en or par tonneau à Boston, ou pour $3 à New-York. D'après un tableau donné ailleurs, le fret à partir de la tête de la baie de Fundy descend souvent jusqu'à $1 50, et est en moyenne de $1 75, pour Boston, et de $2 et $2 25 pour New-York. Le gypse, qui équivaut à la houille comme article de fret, est transporté de Windsor, à la tête de l'Avon (moins accessible que la baie de Fundy comme terminus du canal), à New-York, pour $2 25 en or. Lorsque nous prenons en considération la plus courte distance et la diminution des frais d'assurance en automne, qui sera la conséquence de l'établissement d'une route plus sûre que celle maintenant suivie par Canseau et la côte de la Nouvelle-Ecosse sur l'atlantique, qui est si exposée, en certaines saisons, aux brouillards et aux tempêtes, l'on peut certainement évaluer l'économie sur le fret d'un tonneau de charbon, entre Pictou et Boston ou Portland, à $1 par tonneau. La somme qui serait ainsi épargnée sur les 60,000 tonneaux qui sont maintenant expédiés à Boston serait donc de $60,000. Il est aussi évident que la production du comté de Pictou serait en même temps considérablement accrue.

Les industries des bois et des pêcheries du golfe St. Laurent, tant de l'île du Prince-Edouard que de ce que l'on désigne généralement sous le nom de rive nord du Nouveau-Brunswick, en bénéficieront également avec le commerce de charbon de Pictou, en leur ouvrant une route plus sûre et plus courte non-seulement aux ports de la baie de Fundy, mais encore à ceux de la côte nord-est des Etats-Unis.

Les pêcheries de la baie de Fundy ont une grande valeur, et elles sont exploitées avec

beaucoup d'énergie par la population qui la borde. L'alose et le hareng constituent aujo d'hui le commerce le plus profitable pour cette population ; mais avec l'ouverture du can une grande impulsion devra nécessairement être donnée aux pêcheries du maquereau sur golfe St. Laurent, car non-seulement on ouvrirait par là une route plus sûre et plus courte a habitants des rives nord et sud de la baie, mais aussi à ceux des comtés de Yarmouth et Sh bourne, qui sont exclusivement engagés dans les industries maritimes. Le comté de Yarmou est celui qui construit et possède le plus de navires dans la Nouvelle-Ecosse, puisqu'il possè aujourd'hui un tonnage total de plus de 90,000 tonneaux et envoie déjà bon nombre de goëlet aux pêcheries du golfe et des côtes. Avec la construction du canal, la population de ce partie du pays sera encouragée à prendre une plus large part dans l'exploitation des pêcher du golfe et de la haute mer, surtout dans celle du maquereau, et à construire un plus gra nombre de petites embarcations propres à cette branche d'industrie. Les pêcheurs américai qui fréquentent aussi le golfe en si grand nombre trouveront de leur intérêt de se servir de canal, puisqu'il leur permettra de faire un voyage de plus de chaque saison.

Les comtés situés le long de la baie de Fundy et des rivières qui s'y jettent sont ext mement fertiles, et nulle partie d'Ontario ou de Québec ne peut dépasser les comtés de D chester, Hillsborough, Sackville, Annapolis ou Kings, sous le rapport de la production certains produits agricoles ou horticoles. Non-seulement ce canal donnerait un accès pl facile à cette magnifique section, dont une grande partie est le résultat de l'action des mar qui ont dans le cours des âges formé un sol d'une rare fertilité, mais il permettrait a précieuses pierres de ses carrières, comme la pierre de taille olive de Dorchester, le gypse Hants et Hillsborough, les pierres à meule et à aiguiser des environs de la baie de Cumberla ainsi que la houille albertite du Nouveau-Brunswick, qui n'a pas son égale pour les fins l'éclairage, d'être transportées aux marchés canadiens, d'où elles sont maintenant virtuel ment exclues par la difficulté et le coût du transport.

Toutes ces mines et carrières sont maintenant en exploitation active et créent un commer considérable avec les Etats-Unis. Elle sont situées à proximité de la navigation, et possède toutes les facilités de chargement rapide.

Un navire apportant ces produits des provinces maritimes au Canada pourrait s' retourner avec un chargement de farine et de produits des manufactures d'Ontario et Québe que la population des ports de la baie de Fundy achète maintenant aux Etats-Unis.

La création de ce nouveau commerce est éminemment une question de fret. La chamb de commerce de St. Jean (N.-B.) récapitule sagement les avantages qui résulterait de cet construction comme suit :—

" *Premièrement*,—Les provinces maritimes importent, disons 700,000 barils de fari annuellement, outre une grande quantité d'autres articles lourds et volumineux.

" *Secondement*,—Les provinces maritimes possèdent des produits inépuisables do Ontario et Québec ont besoin.

" *Troisièmement*,—Les principaux articles d'exportation d'Ontario aux provinces ma times, et *vice versa*, étant lourds et volumineux, la question du fret entre pour beauco dans leur valeur ; donc, toute plus grande facilité de transit ayant l'effet d'en diminuer coût, doit nécessairement produire une demande beaucoup plus forte.

" *Quatrièmement*,—Ce canal offrirait non-seulement cette amélioration du transit, faisant disparaître la nécessité d'un transbordement entre le point d'expédition et sa destin tion, mais enlèverait un grand obstacle à la baisse des prix du fret en permettant aux propri taires de navires de prendre des chargements de retour pour Ontario et Québec, et créera ainsi un commerce réciproque mutuellement avantageux, qui pourra prendre des proportio presque illimitées."

Ce canal ne peut être considéré isolément des canaux du St. Laurent. Comme un can canadien au Sault St. Marie est le commencement naturel des améliorations de la navigati intérieure de la confédération, celui qui doit traverser l'isthme de Chignectou est la conclusi inévitable pour donner un ensemble complet à tout le système. C'est un projet pureme canadien dont les résultats seront véritablement nationaux.

Nous avons examiné cette question de l'amélioration des canaux au point de vue du commer de l'ouest ainsi que dans ses rapports avec le commerce intérieur ou intercolonial; mais on pe

encore l'examiner sous un autre point de vue, et c'est celui de ses rapports avec la très importante question des relatives commerciales avec les Antilles anglaises, et surtout avec les Antilles étrangères.

Autrefois, le commerce directe qui se faisait entre ces pays et l'ancienne province du Canada était très considérable ; mais depuis quelques années il a comparativement disparu, quoique l'on ait porté plus d'attention à ce sujet, depuis la visite que firent à ces latitudes méridionales, en 1866, les commissaires chargés par les quatre provinces de s'enquérir du commerce des Antilles et de l'Amérique du Sud, dans le but d'établir, si c'était possible, de plus grandes relations commerciales entre elles et le Canada.

Cependant, les seules provinces de la confédération qui fassent maintenant de grandes affaires avec ces pays sont la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Québec n'a qu'un commerce directe fort insignifiant avec eux, tandis qu'il n'en existe réellement pas avec Ontario. Les tableaux du commerce et de la navigation pour 1869 nous révèlent les faits suivants :—

Exportations de	A l'Amérique du Sud.	Aux Antilles Anglaises.	Aux Antilles Etrangères.
Nouvelle-Ecosse..................	$111,010	$1,421,972	$605,561
Nouveau-Brunswick.............	91,641	51,322	608,419
Ontario..............................	....	....	....
Québec...............................	304,570	73,296	9,602

Importations à	de l'Am. du Sud.	Des Antilles Ang.	Des Ant. Etran.
Nouvelle-Ecosse..................	......	337,100	34,752
Nouveau-Brunswick.............	142	211,293	83,933
Ontorio..............................	......	46,032	212,081
Québec...............................	......	267,100	....

D'après un autre relevé que nous trouvons dans le même rapport, nous voyons que sur la valeur totale des importations des Antilles étrangères à Québec, savoir, $1,355,554, il en est venu pour une valeur de pas moins de $1,032,594 par les Etats-Unis. Sur les importations d'une valeur de $198,577 qui sont venues dans Ontario, il est passé pour $194,546 par les ports des Etats-Unis.

Un grand commerce direct devra s'ouvrir un jour ou l'autre entre les parties occidentales du Canada et ces pays, qui achètent aujourd'hui des Etats-Unis une grande quantité de produits qui pourraient leur être fournis à meilleur marché par le Canada. Les seuls chiffres que nous ayons maintenant à notre portée sont ceux que l'on trouve dans le rapport des commissaires publié en 1866. Les Américains exportaient à l'Amérique du Sud et aux Antilles les articles suivants :—

Farine	Pour une valeur de......................	$10,140,852
Pain et biscuits	"	479,404
Beurre	"	823,856
Chandelles	"	902,838
Fromage	"	305,925
Jambons et lard fumé	"	838,309
Saindoux	"	3,797,115
Pommes	"	116,614
Lard salé	"	2,267,475
Pommes de terre	"	433,605
Œufs	"	30,628
Oignons	"	161,906
Sarrasin, avoine, orge, etc.,	"	332,430
Poisson	"	1,169,327
Bœuf	"	528,069
Blé	"	144,010
Bière, aile et porter	"	107,332
Pétrole et huile de charbon	"	1,025,221

Chaussures	Pour une valeur de........................	902,038
Bois de construction, planches, madriers, etc.,	"	2,889,990
Douves, cercles, boîtes à sucre, barils et boucauts	"	3,109,454

Il y a un grand nombre d'autres articles qu'il est inutile d'énumérer et dont les provinces de Québec et Ontario pourraient fournir une grande quantité. Si les canaux du St. Laurent étaient améliorés, la province d'Ontario songerait peut-être à entreprendre le commerce direct avec les Antilles, car elle a les produits que ces îles demandent. Le canal de la Baie-Verte ouvrirait une voie plus rapide aux propulseurs et aux voiliers.

Les marchands d'Ontario et de Québec peuvent fournir aux maisons de St. Jean, intéressées à ce commerce, les marchandises pour lesquelles il y a un bon marché aux tropiques, et, par la même voie, ils se procureraient du sucre, de la mélasse et d'autres produits des Indes Occidentales et de l'Amérique du Sud, que nous recevons indirectement aujourd'hui, en grande partie, par voie des Etats-Unis.

Les vapeurs à hélice de fort tonnage qui seront le résultat inévitable de l'amélioration de la navigation intérieure, peuvent aussi, vers la fin de l'automne, atteindre les ports d'en bas et de là se rendre aux Indes Occidentales où il est fort possible qu'ils soient employés durant l'hiver, au lieu d'avoir à hiverner quatre ou cinq mois dans les ports du Haut-Canada. En tous cas, la grande majorité des voiliers et vapeurs qui feront le commerce entre Québec ou Montréal et les Indes Occidentales prendront généralement cette route.

L'élan qui sera ainsi donné à la construction des navires et au commerce d'expédition en Canada, devra être très considérable. Depuis quelques années, la construction des navires dans l'Amérique Britannique du Nord a fait de très grands progrès, et notre marine marchande est aujourd'hui la plus considérable du monde après celles de l'Angleterre, des Etats-Unis et de la France ; elle est même presque égale à celle de ce dernier pays. Aux Etats,-Unis, la construction des navires est une industrie presque nulle aujourd'hui ; elle a été anéantie par les taxes excessives et les prix élevés de la main-d'œuvre. La Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick ont remplacé, à cet égard, les Etats du Maine et du Massachusetts. Non-seulement le Canada construit ses propres navires, mais il les expédie ; on peut voir son pavillon dans tous les ports du monde où l'entreprise commerciale a trouvé accès.

L'expédition de ce grand commerce de l'Ouest, dont l'importance peut-être calculée par le développement rapide qu'il a pris malgré les obstacles qu'il a rencontrés pour gagner les principaux marchés du monde, devra, tôt ou tard, passer sous le contrôle des armateurs canadiens. Avant longtemps, on devra construire des voiliers et des propulseurs mieux adoptés à la navigation océanique et à celle des lacs, car il faudra répondre aux besoins du commerce ; l'agrandissement et l'extension de notre système de canaux sera donc suivi immédiatement d'une augmentation du tonnage canadien et d'un progrès général de notre marine marchande, déjà considérable pour un pays dont l'histoire commerciale date à peine du commencement de ce siècle.

Actuellement, le commerce canadien d'expédition est grandement entravé par les lois maritimes des Etats-Unis, qui interdisent à nos navires le cabotage aussi bien sur les côtes de la mer que sur les lacs. En consultant les statistiques du canal Welland, qu'on trouvera dans une autre partie de ce rapport, on verra jusqu'à quel point les Américains profitent de ce commerce. Nos navires ne peuvent faire le commerce ni entre Chicago et Oswégo, ni entre le ports américains des lacs et Boston et autres ports, avec lesquels il s'établira un commerce plus ou moins direct lorsque notre système de canaux sera amélioré.

Puisque la navigation du St. Laurent est indispensable aux Américains, nous pouvons justement leur réclamer, en retour de son libre usage à l'avenir, l'abolition des droits prohibitifs qui sont réellement plus préjudiciables à leur commerce de l'ouest qu'à celui du Canada. Nul doute que du moment où nos canaux seront améliorés, on constatera les résultats suivants : Le grand ouest comprendra les avantages que le Canada lui accorde par sa politique libérale ; il comprendra que le surplus de ses produits n'est plus à la merci des actionnaires qui ont le monopole du canal Erié, non plus que des expéditeurs de New-York ; il comprendra que ses produits ont augmenté de valeur en raison de l'économie de temps et de la diminution de tarif que la route du St. Laurent lui offre, et enfin que son commerce d'importation souffre actuel-

lement des frais de transit; alors il demandera, en premier lieu, l'abolition de ces lois maritimes conçues par des gens à vues étroites, reste d'un âge d'erreurs commerciales, et il les fera rayer des statuts d'un peuple dont la vraie politique doit être l'établissement du libre échange avec le monde entier.

D'après les extraits que nous avons donnés plus haut, les populations du grand ouest comprennent toute l'importance du libre usage de nos canaux et de notre système de navigation intérieure, et il est à peine nécessaire de rappeler aux autorités auxquelles ce rapport est adressé que le gouvernement des Etats-Unis a toujours cherché à obtenir cet avantage du Canada. M. Andrews, dans l'habile rapport qu'il soumit au congrès de 1852, au sujet des relations commerciales entre les provinces anglaises et les Etats-Unis, s'exprimait ainsi : " La libre " navigation du St. Laurent est grandement désirée par les Etats de l'ouest qui bordent les " grands lacs, parce que c'est leur débouché naturel sur la mer." Ce rapport contribua beaucoup à amener le traité de réciprocité, dont le quatrième article accordait aux habitants des Etats-Unis le droit de faire passer par le St. Laurent et les canaux du Canada, qui sont la voie de communication entre les grands lacs et l'océan atlantique, leurs navires, bateaux et autres embarcations, aussi librement que les sujets de Sa Majesté. Le traité donnait aussi aux sujets anglais le droit de libre navigation sur le lac Michigan, et le gouvernement s'engageait à leur assurer la circulation des canaux dans lss différents Etats aux mêmes conditions que les sujets Américains.

Le traité de réciprocité était une mesure de compromis et de concessions mutuelles : l'usage de nos canaux, de nos pêcheries et de la navigation du fleuve, était donné aux Américains en retour de certains *quasi*-priviléges accordés au Canada. Malgré le rappel de ce traité et des concessions qu'ils nous garantissait, le Canada n'a point fermé ses canaux aux étrangers, mais il leur a donné tous les droits qu'ils pouvaient légitimement réclamer, et il suffit de consulter les rapports du commerce pour voir que les Américains ont grandement profité des avantages que leur assuraient ces priviléges.

Nous pouvons donc justement demander quelque chose en retour des grands avantages que le commerce de l'ouest devra nécessairement retirer de l'agrandissement de nos canaux.

DÉCISIONS PRISES PAR LES COMMISSAIRES AU SUJET DES CONSTRUCTIONS SUS-MENTIONNÉES.

On observera que les réponses qui nous ont été envoyées, au sujet de l'agrandissement et du prolongement projetés de notre système de canaux en vue d'assurer au Canada une plus large part du commerce toujours croissant de l'ouest, comprennent une variétés d'opinions recueillies sur tous les points du Canada ainsi que dans les villes avoisinantes des Etats-Unis intéressées à ce commerce. Dans certains cas, ces réponses peuvent être supposées représenter les intérêts particuliers des localités d'où elles proviennent, mais, en général, elles dénotent les vues larges et bien définies de personnes bien au fait des besoins réels du commerce.

Nous avons soigneusement examiné les déclarations et recommandations suscitées par nos questions, les comparant entre elles, et les considérant d'après notre connaissance préalable du sujet, et après sérieuse et mûre délibération sur les meilleurs moyens d'atteindre le but en vue en sauvegardant les intérêts du Canada, nous avons pu prendre des décisions presque unanimes sur les différents points qui nous ont été soumis.

Bien qu'il y ait beaucoup de désaccord entre les nombreuses réponses que nous avons reçues, tant au sujet des lignes qu'il faudrait améliorer que de l'échelle des dimensions à adopter dans ces travaux ; toutefois, nous croyons que, toutes choses considérées, et en comparant avec soin les réponses des personnes qui connaissent bien les besoins du commerce et l'état actuel de nos canaux, il y a unanimité remarquable en ce qui regarde les besoins essentielles,—une telle unanimité qu'aucune personne d'une intelligence ordinaire ne peut manquer de voir qu'elles sont les améliorations essentielles au développement d'un système de canaux répondant aux besoins du Canada.

Echelle de dimensions pour la navigation.

Premièrement, en ce qui regarde l'échelle des dimensions à adopter sur la ligne de communication par eau entre le lac Supérieur et la mer, nous sommes d'avis qu'il faudra fixer des dimensions uniformes pour toutes les écluses et tous les canaux, y compris le *canal Welland*, *les canaux du St. Laurent* et le canal projete du *Sault Ste. Marie.*

Les dimensions les plus convenables pour les écluses de ces canaux seraient 270 pieds de longueur pour les sas entre les portes, 45 pieds de large, et 12 pieds d'eau sur les seuils des écluses.

Le fond du canal devrait être creusé à un pied au moins plus bas que les buses, avec une largeur d'au moins 100 pieds sur tout le parcours, de manière à ce que deux navires pussent passer librement de front dans toutes les parties du canal ; et les talus, en terre ou dans le roc, devraient être tels que le canal ne pût jamais être encombré ni les navires arrêtés dans leur trajet.

Les dimensions qui conviendraient le mieux aux écluses du canal projeté de la *Baie Verte* seraient de 270 de longueur de sas, entre les portes, 40 pieds de largeur, et une hauteur de 15 pieds d'eau sur les seuils.

Les dimensions les plus convenables pour les écluses du canal *amélioré de l'Outaouais* seraient 200 pieds de longueur pour la chambre, entre les portes, 45 pieds de largeur, et une hauteur de 9 pieds d'eau sur les buses.

Les dimensions les plus convenables pour les écluses du *canal Chambly* seraient 200 pieds de longueur pour le sas, entre les portes, 45 pieds de large, et une hauteur n'excédant pas neuf pieds sur les buses, que la rivière Richelieu fournira toujours amplement.

Les dimensions des écluses et la superficie du canal doivent naturellement être adaptées à la grandeur des navires actuellement en usage et au mouvement de l'immense tonnage des lacs. Le navire qui fera ce transport avec la plus grand économie de temps et d'argent devra

servir de modèle à l'avenir, et c'est celui qui aura toujours les plus fortes cargaisons et qui, par suite, mérite surtout notre considération.

Depuis un quart de siècle les armateurs qui construisent des navires pour les lacs ont eu une tendance à en augmenter le tonnage tant pour les vapeurs que les voiliers ; en outre, les vapeurs à hélice remplacent presque partout les vapeurs à aubes, sur les lacs aussi bien que sur l'océan, et le tonnage de ces vapeurs à hélice gagne tous les jours sur celui des voiliers.

Les battures du lac Ste. Claire servaient anciennement de guide pour le tonnage des navires. Mais, grâce a une entente entre les gouvernements américain et canadien, les obstacles qui existent sur ce lac ont été si bien enlevés qu'on y trouve partout un fond de 14 pieds. On a dragué le chenal de manière à lui donner 300 pieds de large et 13 pieds de profondeur à l'époque des eaux basses, et l'on trouve toujours 14 pieds lorsque le lac est à son niveau ordinaire. Mais à mesure qu'on creusait le chenal, le tirant des navires augmentait. Aujourd'hui, le vapeur en fer à hélice, le *Philadelphia*, peut franchir le chenal avec un tirant de 14 pieds toutes les fois que l'eau est à son niveau ordinaire. Ce vapeur a 234 pieds de long, 34 de bau, et il jauge 1,500 tonneaux. Les vapeur de bois à hélice, le *Nebraska* et le *Colorado*, ont chacun 250 pieds de long, 34 pieds de bau, et ils jaugent 1,600 tonneaux.

En outre, à mesure que la ligne se prolonge, les longs trajets demandent un tonnage plus fort. On a calculé approximativement que, sur toutes les lignes, un navire bien adapté au trafic qu'il fait, doit compter un tonneau pour chaque mille de son parcours, et à l'appui de cette assertion, l'on peut observer que les navires qui font le trajet entre Chicago et Buffalo, 916 milles, jaugent de 600 à 1500 tonneaux, et bien des gens qui ont une grande expérience dans le commerce sont d'avis que 1,000 tonneaux représentent le meilleur tonnage pour ce trajet. Les navires océaniques, faisant le trajet entre Liverpool et Montréal, soit 3,220 milles marins, ont un tonnage de 2,000 à 4,000 tonneaux. La distance qui sépare Chicago de Montréal est de 1,261 milles, et d'après les indications précédentes, elle semblerait exiger des navires jaugeant de 1,000 à 1,500 tonneaux.

L'économie sensible qu'on réalise avec les navires d'un fort tonnage est bien établie par le coût actuel du transport sur les grandes voie de communication entre Chicago et Oswégo, Sur la première de ces lignes, où tous les navires employés sont de 600 à 1,500 tonneaux, le fret moyen d'un minot de blé a été en 1869 d'après les rapports hebdomadaires, de 5·65 cts., tandis que sur la seconde ligne, la même année, et d'après le même calcul, avec des navires de 500 tonneaux, le fret était de 11·13 cts., différence de 5.48 cts., pour un parcours de 143 milles de plus. En tenant compte de cette augmentation de distance et des péages sur le canal Welland, on trouve encore une différence d'environ 4 cents par minot, due à la différence dans le tonnage. C'est ce que confirment plusieurs des réponses données sur ce point. Comme le prix du fret jusqu'à Kingston est généralement le même que pour Oswégo, on devrait réaliser une économie d'environ 4 cts. par minot, lorsque le canal Welland sera agrandi de manière à donner passage aux navires d'un tonnage plus élevé. Cette économie est égale au prix de transport d'un minot de blé de Kingston à Montréal, et cette différence a lieu tant pour les vapeurs que pour les voiliers.

Les écluses ne devront pas excéder les dimentions nécessaires pour les navires qui fréquenteront les canaux. En les faisant plus grandes qu'il n'est nécessaire, on occasionnerait des dépenses extra pour leur construction et leur entretien, dépenses que les navires auraient à payer sous forme de taxes, et en outre on perdrait du temps et de l'eau à rempli et à vider les écluses.

Largeur des écluses.

Si nous avions à examiner pour la première fois quelle doit être la largeur des écluses par rapport aux navires faits pour le trafic du St. Laurent, nous en arriverions à la limiter à 40 pieds, mais comme 30 sur 54 écluses actuellement en usage sur cette ligne seule ont 45 pieds de large, nous pensions que leur largeur se trouve fixée, et que sur ce point il n'y a pas lieu de recommander aucun changement, car, réduire à 40 pieds la largeur des canaux du St. Laurent serait en exclure tous les grands vapeurs qui naviguent aujourd'hui sur cette route, tout en

nuisant beaucoup au commerce du pays. Les réponses reçues à ce sujet s accordent très gén ralement avec l'opinion que nous émettons ici.

Mais, pour le canal de la Baie-Verte, nous ne voyons pas que leur largeur doive excéd 40 pieds, vu qu'elle permet aux plus grands navires de mer d'y passer.

Longueur des écluses.

Si de la longueur proposée pour la chambre des écluses—270 pieds entre les portes—l' déduit l'espace nécessaire (20 pieds) au fonctionnement des portes, la longueur disponible po le navire sera de 250 pieds, espace aussi restreint que peuvent le permettre les règles l'architecture navale.

La profondeur.

Si quelques-uns des auteurs qui devraient être les mieux renseignés sur ce poi recommandent une profondeur de 14 pieds tandis que d'autres veulent que cette profonde soit portée jusqu'à 16 pieds, nous ne devons pas moins tenir compte des dimensions des havr et de la nature des travaux d'art de nos canaux, ainsi que des prudentes recommandatio d'hommes experts qui ont limité cette profondeur à 12 pieds. Il serait on ne peut pl inconsidéré de se lancer dans des entreprises disproportionnées aux ressources d'un jeune pa dans le but d'ouvrir nos canaux et lacs aux navires de mer. Montréal et Québec sont mai tenant reconnues ports de mer où se font les transbordements, mais, sous le régime fédér nous sommes justifiables de chercher à donner un plus grand développement au commer entre Ontario et les provinces maritimes, et l'échange de leurs produits ne saurait mieux faire que par une classe spéciale de caboteurs pouvant parcourir toute cette route sans romp leur chargement.

Ainsi, en égard aux ressources du pays, à la condition et aux dimensions de nos cana et havres et aux besoins réels du commerce, nous avons arrêté que cette profondeur serait 12 pieds pour la route du St. Laurent, et de 15 pieds pour le canal de la Baie-Verte.

Canal de l'Outaouais.

L'échelle des améliorations recommandées pour cette voie est la même que celle des cana du St. Laurent. Ecluses de 200 × 45 × 9 pieds. On a fixé ces dimensions à cause du cara tère particulier de cette rivière qui, lorsqu'elle sera améliorée — comme le suggèrent les ing nieurs qui ont exploré cette route — par une série d'écluses et de digues qui rendront navigation calme dans tout son parcours, permettra à de grands navires de la sillonner avec même facilité que le St. Laurent, et cela tout en offrant des moyens de transport beauco moins dispendieux. (App. A.)

Canal Chambly.

L'échelle de l'agrandissement recommandé pour ce canal correspond à celle suggér pour le canal de l'Outaouais, excepté que la profondeur pourrait être d'un peu moins que ne pieds dans le cas où la rivière Richelieu ne permettrait pas cette profondeur sans occasionn une dépense considérable.

Comme ces deux canaux serviront principalement au transport du bois de constructi d'Ottawa au marché américain, il serait à désirer que leurs dimensions fussent semblables.

Classification des travaux.

Secondement.—Quant à l'importance relative des divers travaux publics et des améliora-ons projetées sur lesquels notre attention a été dirigée, et quant à l'ordre dans lequel ils vraient être exécutés, nous avons cru devoir les diviser en quatre classes distinctes, comme it :

Dans la première, nous avons placé tous les travaux qui, dans l'intérêt général du pays, vraient être entrepris et exécutés aussitôt que le gouvernement en aura le moyen.

Ces travaux sont :

Le canal du Sault Ste. Marie.

L'exhaussement des murs d'écluse, coursiers de décharge et levées du canal Welland, r la ligne actuelle d'Allanburg à Port Dalhousie, de manière à permettre aux navires tirant pieds d'eau d'y passer.

L'agrandissement du canal Welland, selon l'échelle adoptée pour cette route.

Les améliorations du canal de l'Outaouais, depuis la cité d'Ottawa jusqu'à Lachine, et largissement du canal Chambly selon l'échelle adoptée pour ces deux voies.

L'approfondissement du chenal navigable du St. Laurent entre Québec et Montréal squ'à 22 pieds de profondeur.

La construction du canal de la Baie-Verte, selon l'échelle adoptée.

L'agrandissement des canaux du St. Laurent sur la même échelle que pour le canal elland. La construction d'autres écluses — dont la hauteur d'eau sur les seuils sera de 17 eds — pour relier le havre de Montréal au bassin supérieur du canal. Nous proposons que terrains achetés et réservés il y a quelques années pour faciliter, si besoin était, le commerce cette localité, soient employés à faire de grands docks et bassins allant jusqu'à la rue ellington, et dont la profondeur serait de 18 pieds.

L'amélioration du chenal du St. Laurent en amont de Montréal, par l'enlèvement de s les obstacles qui se rencontrent sur cette partie du fleuve et les lacs situés entre les canaux, si que l'entrée et la sortie de ces canaux de manière à obtenir une profondeur de 14 pieds tout le parcours.

Tous les travaux placés dans la première classe sont d'une si grande importance, si essen-ls au bien-être et à la prospérité du pays, que nous sommes en quelque sorte embarrassés savoir lequel d'entre eux nous devons recommander comme devant être fait le premier ; is nous suggérerons qu'ils devraient être entrepris dans l'ordre où nous les avons placés, ou ultanément, autant qu'il sera possible.

Sans classer le canal de l'Outaouais supérieur, les améliorations des rapides du St. urent et le canal Murray parmi les travaux de seconde classe, les commissaires déclarent, sujet du canal d'Outaouais supérieur, que la grande disproportion qui existent entre les ns et estimation des différents ingénieurs, dont les uns s'élèvent jusqu'à $12,058,680, et utres à $24,000,000, les laisse dans le doute quant au plan à suivre pour ces améliorations à la probabilité de leur prix de revient. L'importance de cet entreprise pour tout le pays saurait être estimée à sa juste valeur, et les commissaires sont d'avis que cette question vrait être examinée de nouveau sans retard, afin de pouvoir arriver à une décision défi-ive.

Quant aux améliorations des rapides du St. Laurent, il est à désirer que la profondeur fleuve soit d'au moins huit pieds dans les basses eaux.

Les commissaires croient savoir que cette profondeur peut être obtenue à peu de frais, et recommandent que les travaux nécessaires soient exécutés le plus tôt possible. L'approfon-sement du chenal jusqu'à une profondeur de 14 pieds est sans doute praticable, mais cette élioration peut être différée.

Le canal Murray est une entreprise d'une importance purement locale et nullement gée par le commerce général du pays ; or, comme le nombre des travaux à exécuté, et d'une portance générale, est très grand, les commissaires recommandent que l'examen de l'oppor-ité de ce canal soient pour le moment différé.

Travaux de troisième classe.

Nous avons mis dans cette classe les travaux entrepris par des compagnies particuliè autorisées à cette fin par des chartes spéciales et libérales conférées par le parlement canadie et pour cette raison, nous pensons devoir nous abstenir de toute recommandation au sujet ces entreprises, qui sont les suivantes :—

Le canal de Caughnawaga, et le canal des lacs Erié et Ontario.

Travaux de quatrième classe.

Dans cette classe nous avons placé les travaux projetés par une compagnie légalem constituée, qui a demandé un octroi de terres publiques comme aide à son entreprise, mais l'égard desquels nous ne recommandons aucune dépense de fonds publics.

Ces travaux sont ceux du canal de la Baie Georgienne, autrement désigné dans la cha sous le nom de " canal à navires de Huron et Ontario, " 29 Vic., c. 78, septembre 1865.

Canal Rideau.

D'après les témoignages soumis à l'égard de ce canal, nous sommes portés à conclure c c'est là une entreprise qui devrait être considérée comme faisant partie des travaux publ Tel qu'il est, il suffit au commerce, pourvu qu'il soit tenu en bon ordre et que son biez partage soit maintenu à sa hauteur primitive. Il n'a pas besoin d'être élargi faut seulement faire enlever les dépôts qui s'y sont accumulés à certains endro rendre étanches ses portes d'écluses, vannes et digues, — frais qui tombent naturellement s le chapitre de l'administration et des réparations ordinaires.

Appendice A.

Pour avoir en tout temps le volume d'eau voulu aux différents biez du canal, mais surt à son sommet, il serait nécessaire de construire des digues et déversoirs régulateurs à la décha des plus grands lacs qui se jettent dans le canal, afin de conserver les eaux des crues du printem dont on pourrait ensuite alimenter le canal pendant la navigation. Quatre digues, paraî seraient nécessaires à cet objet. Un crédit de $12,000 a été voté à cette fin l'an dernier deux de ces digues sont actuellement en voie de construction.

AGRANDISSEMENT AU POINT DE VUE DU GENIE CIVIL.

Nous allons maintenant examiner les améliorations projetées au point de vue de l'art de l'ingénieur.

Comme il serait évidemment hors de propos, dans une communication de cette nature, d'entrer minutieusement dans des questions de génie civil, nous ne les traiterons en conséquence que d'une manière générale, nous contentant d'en esquisser les principaux traits, mais avec une clarté suffisante, néanmoins, pour que l'on puisse se former une idée exacte et définie du sujet.

CANAL DU SAULT STE. MARIE.

L'étude d'un canal destiné à racheter ces rapides a été faite sur le côté canadien, sous la direction du département des travaux publics, en 1852, quelque temps avant que le canal actuellement existant sur le côté américain ne fût commencé. Les résultats de cette étude sont maintenant devant nous. Il n'existe aucune difficulté au point de vue du génie ; au contraire, toutes les conditions paraîssent être favorables à la construction, à des frais modérés, d'un canal de première classe, des dimensions que l'on propose de donner aux canaux de Welland et du St. Laurent.

L'île Ste. Marie, à travers le milieu de laquelle on propose de pratiquer une tranchée en ligne droite, a environ un demi-mille de longueur et est composée de grès (silurien inférieur) régulièrement stratifié, que est facilement travaillé, et néanmoins assez solide pour offrir une bonne fondation à l'écluse. L'île est recouverte d'une couche superficielle d'alluvion de quelques pieds d'épaisseur, qui s'élève à peine au-dessus du niveau du lac Supérieur.

La distance qui s'épare les deux baies profondes qui se trouvent à chaque extrémité du canal projeté, et qui correspondent à sa longueur d'une extermité à l'autre des jetées, est d'un peu plus d'un mille.

Les fluctuations éprouvées par le lac Supérieure se bornent à un changement de niveau d'environ dix-huit pouces. La pente ou chute des rapides varie, suivant les différentes hauteurs du lac et de la rivière, de 17 à 19 pieds, mais elle est généralement d'environ 18 pieds.

Cette étude ou exploration a été faite dans un temps où les bateaux à vapeur à roues étaient dans leur ascendant, lorsqu'ils avaient à peu près atteint leur maximum de grandeur et de tonnage, et où ils monopolisaient la très grande partie du transport des voyageurs et du fret sur les lacs supérieurs.

Le navire à hélice n'en était encore qu'à l'essai, et sa supériorité sous le rapport de l'économie, de la marche et du tonnage n'avait pas encore été démontrée.

Il n'est donc pas suprenant que, sous ces circonstances, l'ingénieur-en-chef du département ait proposé de construire ce canal de dimensions suffisantes, pour y permettre le passage des plus grands navires à aubes alors employés sur les lacs. Ecluses de 350 × 66 × 10 pieds ; cuvette du canal de 130 pieds au fond et de 140 à la surface, afin de permettre à deux bateaux à vapeur de s'y rencontrer. Son évaluation du coût de ce canal avec ses deux écluses (qui devenaient nécessaires à cause de sa largeur), était de $480,000. S'il fallait aujourd'hui faire la même somme d'ouvrage lorsque le prix de la main-d'œuvre a tellement augmenté, il faudrait ajouter un percentage considérable à cette évaluation.

L'on croit cependant qu'en le faisant sur l'échelle plus modeste que nous avons recommandée pour le système des canaux du Canada, il sera très facile de racheter la chute totale au moyen d'une seule écluse de 18 pieds d'élévation, et d'éviter par là les frais des barrages à pertuis qu'il faudrait faire si l'on construisait deux écluses pour diviser l'élévation.

Ceci en simplifierait considérablement la construction et le fonctionnement, réduirait la quantité d'ouvrage à faire, et par conséquent le coût du canal et le temps qu'il faudrait prendre pour le traverser.

Il n'y a aujourd'hui pas moins de trois écluses d'une élévation égale qui fonctionn constamment sur le canal Welland, et il ne peut par conséquent y avoir aucun doute que, elle est convenablement construite, une seule écluse conviendra parfaitement à ce court car dernier anneau de la grande chaîne de canaux canadiens qui relie le lac Sepérieur à l'oc atlantique. L'évaluation du coût d'un canal et d'une seule écluse—le canal ayant 100 pi au fond, 110 pieds à la surface, et 13 pieds de profondeur—l'écluse 270 × 45 × 12, y com les jetées d'entrée, l'excavation jusqu'en eau profonde, et les maisons du surintendant et éclusiers—est de $550,000.

LE CANAL WELLAND.

Le niveau de la Grande-Rivière.

Jusqu'à ce moment la navigarion de ce canal a été subordonnée à l'état de la Gran Rivière.

Cette rivière prend sa source dans la partie sud du comté de Grey, à moins de tre milles des rives de la baie Georgienne. Dans sa course tortueuse de plus de cent trente mil de là au lac Erié, elle arrose, avec ses affluents, la plus grande partie des populeux et flo sants comtés de Wellingeon, Waterloo, Wentworth, Perth, Oxford, Brant et Haldimand égoutte une superficie de 2,600 milles carrés.

Si la moitié des eaux de pluies annuelles qui tombent sur son versant pouvait être recuei et lâchée à volonté, cela donnerait 275,000 pieds cubes d'eau par minute, ou environ neuf autant qu'il en faudrait pour permettre un éclusage constant des deux côtés pour le ca agrandi. Mais il n'y aucun moyen d'y arriver, et l'on ne peut en utiliser qu'une mini fraction. L'eau déborde la digue à chaque crue, et la perte est si grande qu'il n'y a souv pendant les sécheresses, qu'un maigre approvisionnement d'eau, même pour les plus pet écluses maintenant en usage, après l'avoir retirée de tous les moulins qui bordent le canal. barrage construit à Dunnville, à quatre milles de son embouchure, élève l'eau de neuf pi dans la rivière et crée une navigation en eau calme sur une distance de 16 milles, jusq Cayuga, et un alimentateur de 21 milles de longueur, de 26 pieds de largeur au fond, et 9 pieds de profondeur, amène au canal principal, à la Jonction, l'eau dont on a besoin p l'éclusage des deux côtés, vers les lacs Erié et Ontario.

Un navire qui entre dans le canal à Port Colborne est d'abord soulevé de huit pieds d la première écluse, ce qui le met au niveau de la Grande-Rivière, et en allant du côté du P Dalhousie, il commence de suite à descendre, après avoir passé la grande tranchée d'Allanbur située à 15 milles du lac Erié, et il traverse la rivière Welland dans sa course par un aque à une distance 8½ milles du lac.

Il parait, d'après les rapports annuels du département des travaux publics, que bien les affaires du canal augmentent constamment, l'alimentation d'eau diminue tous les ans, et même tombée en certaines saisons à 3 ou 4 pieds dans le biez de partage. Cependant, navigation n'a jamais été arrêtée sur le canal principal à cause du manque d'eau dan Grande-Rivière, mais cela est dû à la profondeur du sommet et au pouvoir réservé au su tendant de retirer l'eau aux moulins lorsqu'on en a besoin pour le canal.

Niveau du Lac Erié.

Donc, bien que la Grande-Rivière ait continué à fournir pendant trente-sept ans, de l'ouverture du canal jusqu'à Port Colborne en 1833, une précaire alimentation d'eau, les c ditions existante de la navigation n'ont jamais été regardées comme satisfaisantes ou définiti Elles laissaient le plus important anneau de la grande chaîne de communication par eau, e deux grands lacs, dépendant de la stabilité d'une digue en bois, l'efficacité d'un rembla terre, et la possibilité du tarissement de la source d'alimentation. L'on a prévu dès longte qu'à mesure que le pays à travers lequel court cette rivière serait débiayé pour les établi

ents et soumis à l'influence du soleil et des vents, l'on ne pourrait compter sur elle comme imentateur.

Il fut donc sagement décidé par le bureau des travaux, dès 1843, de faire du lac Erié sommet de l'alimentateur du canal, et les plans de son agrandissement furent préparés en nséquence.

L'on avait d'abord eu l'intention d'écluser à la Jonction jusqu'au niveau du lac Erié, d'en élever les berges et les ouvrages sur le sommet de la ligne principale entre Allanburgh Port Colborne, jusqu'à ce niveau seulement ; mais lorsque les éboulis commencèrent à se roduire dans les berges de la Grande Tranchée, l'on jugea prudent d'élever toutes les berges t structures assez haut pour atteindre le niveau de la Grande-Rivière, tout en maintenant en ême temps le fond du canal au niveau du lac Erié, en sorte que, tel qu'il est arrangé aujour-'hui, ces quinze milles de canal principal sont adaptés aux deux niveaux.

L'écluse de prise d'eau, à Port Colborne, est pourvue d'un double jeu de portes qui fonc-onnent dans des directions opposées, et les murs de cette écluse, ceux de l'écluse d'Allanburgh, s écluses qui passent dans le Welland à Port Robinson et Welland, et les murs de l'aqueduc, nt tous exhaussés, aujourd'hui, au niveau de la Grande-Rivière.

Dans la prévision que la navigation, sur le niveau inférieur, pouvait être arrêtée par les boulis, l'on a cru indispensable d'établir des moyens par lesquels on pût avoir recours au iveau supérieur afin de passer sur ces éboulis. L'on se proposait de creuser le prisme du anal, sur tout le biez de partage, à une largeur de cinquante pieds au fond du biez du lac rié, et à une profondeur de $11\frac{1}{2}$ pieds, et ce travail est presque terminé maintenant.

La ligne directe du canal Welland entre Port Colborne et Port Dalhousie constitue le ommet le plus bas entre ces deux lacs, et cependant, la nature a créé sur cette ligne deux ormidables barrières à l'envahissement des eaux du lac Supérieur. La *première* consiste en n banc de calcaire stratifié de deux milles de largeur sur la rive du lac, et qui s'élève à huit ieds au-dessus de son niveau. On a pratiqué à travers ce banc un canal de 58 pieds de rgeur à parois verticales, et de 12 pieds de profondeur au-dessous du niveau des basses eaux u lac.

La Grande Tranchée.

La seconde barrière est la " Grande Tranchée," près d'Allanburgh d'environ un mille rois quarts de longueur, consistant en argile, reposant sur un lit de matière molles de la ature du sable mouvant. Cette masse d'argile offre un obstacle plus difficile à surmonter our arriver au sommet du lac Erié, que l'excavation plus longue et plus dure qu'il a fallu aire dans le roc. A partir de la surface naturelle du terrain jusqu'au niveau de fond du lac rié, la profondeur au sommet de la tranchée est de 45 pieds; mais comme le cavalier a été tabli d'abord trop près des talus, la profondeur de la tranchée, depuis qu'elle a été élargie, st de 60 pieds.

Dans les premiers temps de cette entreprise par la compagnie du canal Welland, ainsi ue nous l'avons déjà dit, ont avait essayé de faire de la rivière Welland la source d'alimen-tation, et ce ne fut qu'après être parvenu à creuser les deux tiers de toute la distance jusqu'à e niveau de fond, que se produisirent les éboulis qui bouchèrent la voie et forcèrent la com-agnie à abandonner son plan et chercher un autre niveau.

Au moyen de puissantes dragues à vapeur, la Grande Tranchée a été creusée à une rofondeur de $19\frac{1}{2}$ pieds au-dessous du niveau de la Grande-Rivière, ou $11\frac{1}{2}$ au-dessous du iveau du lac Erié, et à lui donner 50 pieds de largeur au fond, avec pentes de 2 pieds orizontaux par pied vertical ; mais le grand éboulements survenus en différentes occasions ouchèrent presque entièrement le canal déjà creusé, et leur enlèvement a retardé de plusieurs nnées l'achèvement de cette importante entreprise. L'ouvrage a été commencé en 1846, et été poursuivi d'année en année, sauf de rares interruptions, jusqu'à présent. Dans le ernier rapport du ministre des travaux publics pour 1869, l'on exprima l'espoir de pouvoir mener l'eau du lac Erié dans le canal dans le cours de l'été de 1870, mais des tassements ans les levées ayant été découverts en quatre endroits différents dans le cours de la saison de avigation de 1869, heureusement sans avoir produit d'accidents, l'abaissement de l'eau a été

retardé, avec l'espérance que pendant ce temps la berge du canal durcirait et deviendra plus solide.

La partie supérieure de cette tranchée est une argile dure et forte, passant par dégrés, mesure qu'elle s'avance sous l'eau à une matière molle, perfide, qui ressemble au sab mouvant. Lorsqu'un effondrement a lieu, la matière plus dure descend au fond et fa s'élever la matière molle dont elle prend la place. On enlève cette matière au moyen de l drague, mais on laisse l'argile dure au fond pour servir de revêtement: ce qui donne u meilleur appui à la pression des talus. Il semblerait donc que le seul moyen pratique d'em pêcher les éboulements serait d'enlever le poids de surcroît des cavaliers et d'élargir l tranchée.

Il y a déjà un certain nombre d'années. on a parlé d'un projet de *laver* la grande tranché et d'en répandre les matières dans la vallée du ruisseau de Douze-Milles (*Twelve Mile Creek* et s'il y eût en quelque autre endroit pour recevoir les détritus que le havre de Port Dalhous et le canal entre ce port et Ste. Catherine, ce projet aurait pu être mis à exécution.

Ce qu'exige l'agrandissement.

Pour agrandir le canal Welland aux proportions maintenant proposées—écluses de 270 x 45 x 12, et cuvette du canal de 100 pieds au fond, il faudra.—

1. Construire un nouveau canal entre Thorold et Port Dalhousie.
2. Exhausser les écluses, levées et reservoirs du canal actuel de manière à donner 1 pieds d'eau.
3. Approfondir les havres du Port Colborne, et Port Dalhousie à 15 pieds, de manière offrir une entrée sûre aux navires tirant 12 pieds d'eau.
4. Elargir et approfondir le canal principal entre Thorold et Port Colborne à 100 pied de fond et 13 pieds de profondeur,—un pied au-dessous des buses d'écluse.
5. Construire une seconde écluse à Port Colborne, afin d'admettre plus d'eau dans l canal.
6. Baisser le tablier de l'aqueduc de deux pieds et peut-être construire un autre aquedu à côté de celui-ci, afin d'offrir un libre passage à l'eau pour alimenter le double jeu d'écluse depuis Thorold en descendant.

Comme les commissaires ne peuvent connaître les résultats des études qui se font actue lement avant de fermer leur lettre, il leur est impossible de donner une estimation exacte d coût probable de ces travaux; mais ils supposent, autant qu'ils peuvent en juger en l'absenc de données plus positives, que leur coût sera d'environ $6,550,000.

Nouveau canal—De Thorold à Port Dalhousie.

La construction d'un nouveau canal entre Thorold et Port Dalhousie, ou aboutissant quelque endroit du canal actuel entre la première et la seconde écluse, est absolument néce saire pour les raisons suivantes.

Les biez entre les écluses actuelles sur la déclivité de la montagne sont absolument tro courts et trop étroits pour le canal agrandi. Les écluses sont tellement rapprochées les une des autres que, en supposant même qu'il fût possible de construire les grandes écluses sur c tronçon sans arrêter la navigation, et de se servir de l'un des murs actuels comme partie de nouvelles écluses, les écluses agrandies seraient encore tellement rapprochées les unes de autres qu'il ne resterait pas la longueur d'un vaisseau entre elles. Elles équivaudraient à de écluses accolées, dont le fonctionnement retarde le passage des navires et nuit à l'efficacité d canal.

En conséquence, comme l'on ne peut admettre les écluses accolées sur une voie d navigation aussi importante que l'est celle-ci, il faut absolument chercher une autre ligne su laquelle on puisse établir de grands bassins entre les écluses, afin de permettre le passage de navires, et qui soient capable de contenir une quantité d'eau suffisante pour faire fonctionne les écluses sans abaisser le niveau. L'on croit qu'il n'y aurait aucune difficulté à trouver un pareille ligne, et à placer les écluses sur le terrain en pente qui descend de Thorold à Por Dalhousie, où l'on pourrait économiquement construire un excellent canal sous les condition les plus favorables. Cette étude et la levée des plans se font maintenant sous la direction d département des travaux publics.

Tranchée latéral jusqu'à Niagara.

On a souvent discuté la proposition de pratiquer un canal entièrement nouveau entre Thorold et Niagara, au lieu de celui que l'on projette de faire jusqu'à Port Dalhousie, ce qui donnerait ainsi deux entrées au canal sur le lac Ontario.

Les habitants de la ville Niagara ont toujours pris un vif intérêt à cette question, et et l'année dernière encore il s'est formé une compagnie qui à reçu une charte très libérale du parlement fédéral du Canada pour la construction de cet embranchement.

L'étude d'une tranchée latérale jusqu'à Niagara a été faite par MM. Barratt et Keefer en 1839, et plus tard par M. Walter Shanly en 1854. L'estimation de ce dernier pour un canal de $12\frac{1}{2}$ milles de longueur, sur une échelle correspondante au canal du Sault Ste. Marie, avec écluses de 350 × 75 × 12, et un font de 100 pieds de largeurs était à cette époque de près de quatre millions de piastres.

Plus d'eau dans le canal actuel.

Pendant que la construction du nouveau canal se fera, il sera non-seulement nécessaire de maintenir le canal actuel en pleine opération, mais il faudra aussi donner de plus amples facilités au commerce en le portant à la même profondeur que l'agrandissement projeté, c'est-à-dire, pour que les navires tirant 12 pieds d'eau puissent y passer.

Il sera bon de conserver et maintenir en bon ordre, pour les petits navires, la série d'écluses actuelles. Ces écluses, ainsi que les levées et les déversoirs entre Allenburgh et Port Dalhousie, peuvent être exhaussées et terminées d'une manière permanente, et à peu de frais, en créant une hauteur d'eau de 12 pieds sur les seuils; et comme il faudrait le faire dans tous les cas, il vaux mieux le faire de suite et en retirer un avantage immédiat. Les écluses d'entrée à Port Colborne et Port Dalhousie ont maintenant 12 pieds sur les seuils. La seconde écluse en partant de Port Dalhousie se trouve à Ste. Catherine, à $3\frac{1}{2}$ milles de ce port, et est de la même grandeur; seulement l'eau n'a que $10\frac{1}{4}$ pieds sur les seuils. Elles ont toutes 45 pieds de largeur.

L'aqueduc a aussi 45 pieds de largeur. Ainsi, la partie du canal où se trouvent les plus petites écluses se borne aux huit milles qui séparent Allanburgh de Ste. Catherine. Les 24 écluses de cette division ont 150 × $26\frac{1}{2}$ pieds. Elles ont d'abord été projetées et construites pour un tirant d'eau de 9 pieds, mais quelques années après avoir été terminées, l'eau fut élevée à $10\frac{1}{4}$ pieds en posant des pièces de bois sur le couronnement des murs, et en élevant les berges et déversoirs. L'effet immédiat de cette amélioration fut d'accroître le tonnage des navires qui fréquentaient le canal, de 400 à 500 tonneaux. Pour la même raison, une nouvelle addition de $1\frac{3}{4}$ pieds augmenterait le tonnage des vaisseaux de 500 à 650 tonneaux.

Il n'y a aucun doute que les armateurs profiteraient immédiatement de cette importante addition à la puissance de transport de leur navires, puisqu'il éviteraient la nécessité de s'alléger pour passer le canal, comme il sont aujourd'hui obligés de le faire lorsqu'ils sont fortement chargés.

La charpente temporaire dont on s'est servi pour élever l'eau devrait maintenant être remplacée par une bonne maçonnerie, et les portes d'écluse, les déversoirs et levées devraient être permanemment adaptés au niveau le plus élevé.

FLEUVE ST. LAURENT.

De Québec à Montréal, 160 *milles.*

Avant que l'on n'eût commencé l'amélioration de cette partie du St. Laurent, le tirant d'eau des navires était limité, à cause des battures du lac St. Pierre, à 11 pieds à l'eau basse. Le curage d'un chenal à travers ce lac a été commencé en 1844 et terminé en 1865, au prix de $1,347,018. Il a $11\frac{1}{2}$ milles de longueur, 300 pieds de largeur au fond, et tout près, sinon tout-à-fait de 20 pieds de profondeur à l'eau basse.

A mesure que le creusement de ce chenal artificiel avançait, l'on s'aperçut que plusieurs autres endroits sur la route des navires de long cours offraient des obstructions qu'il fallait aussi enlever. Ils sont tous particulièrement indiqués par l'ingénieur-en-chef du département des travaux publics dans son rapport du 25 janvier 1868, publié dans le rapport général du département pour la même année.

Cette amélioration sensible dans la voie de navigation a facilité l'accès de Montréal à une classe de navires de long cours beaucoup plus grands, y compris des steamers atlantiques de 3,000 tonneaux, et le résultat en a été une réduction considérable dans les taux du fret océanique, et un avantage correspondant pour toutes les industries du pays.

Cependant, pour retirer tous les avantages possibles de l'agrandissement projeté des canaux, et pour se préparer à la grande augmentation d'affaires qu'il amènera naturellement à Montréal, l'on croit essentiel d'accroître encore les facilités offertes des navires de l'atlantique qui fréquentent ce port, afin de les mettre en état de lutter avec succès contre New-York et Boston pour le commerce de transport des ports européens.

Beaucoup des plus grands steamers qui viennent aujourd'hui à Montréal tirent de 18 à 23 pieds d'eau lorsqu'ils sont chargés, sans charbon, et varient de 290 à 300 pieds de longueur. Pour la sûreté de la navigation, le chenal devrait être aussi large que la longueur de ces navires, et sa profondeur d'au moins un pied de plus que le tirant d'eau. Cela nécessiterait l'élargissement du chenal sur tout son parcours, entre Montréal et Québec, à 400 pieds, et son approfondissement à 24 pieds à l'eau basse.

L'ingénieur-en-chef évalue, dans son rapport dont il a été question, le coût de cet agrandissement à $2,500,000 ; mais il dit que n'ayant fait aucun examen dans ce but, il suppose que les profondeurs indiquées sur les cartes de l'amirauté donnent une assez bonne idée du chenal non compris dans ses relèvements ; par conséquent, son estimation n'est pas basée sur des données exactes ; elle est partiellement approximative et n'est soumise que dans le but de donner quelque idée de l'importance des travaux à faire. Il ajoute que c'est une entreprise d'une vaste étendue, nécessitant l'enlèvement d'une quantité de déblais plus considérables que celle qui en a été tirée jusqu'ici ; qu'elle embrasserait toutes les parties du fleuve où des améliorations ont déjà été effectuées, et probablement d'autres parties où il n'était nécessaire de faire aucuns travaux pour avoir un chenal de vingt pieds.

Nous recommandons en conséquence que les examens et relèvements nécessaires soient faits pour trouver tous les endroits où l'on devra rencontrer des obstacles à la création d'un d'un chenal de 24 pieds de profondeur, et qu'il soit préparé une estimation des frais qu'entraînerait leur enlèvement. En attendant, les commissaires recommandent que l'approfondissement du chenal à 22 pieds d'eau soit entrepris et continué tel que déjà indiqué.

LE FLEUVE ST. LAURENT.

De Kingston à Montréal, 178 *milles.*

Descente des rapides entre le lac Ontario et les eaux de marée, 234 pieds.

La navigrtion de ces rapides par les bateaux à vapeur n'a jamais été crue praticable jusqu'après l'achèvement et l'ouverture du canal de Cornwall, en 1842, époque à laquelle on en fit l'essai, qui réussit parfaitement. Une ligne quotidienne de bateaux à voyageurs fut bientôt établie, et pendant environ sept mois par année, ces bateaux ont continué à descendre chaque jour tous les rapides qui se rencontrent entre Kingston et Montréal,—ce qui offrait aux voyageurs, en été, l'occasion de faire l'un des plus agréables voyages que l'on puisse rencontrer dans aucune partie du monde.

En remontant, ces vapeurs se servent des canaux de Lachine, de Beauharnois et de Cornwall, mais ils sont assez forts pour remonter les rapides supérieurs, comme le Rapide-Plat, et ceux des Iroquois et des Galops, sans passer par les canaux.

Néanmoins, les navires à fret n'ont pas l'habitude de *sauter* les rapides inférieurs—comme le Long-Sault, le Côteau, les Cèdres, les Cascades, et celui de Lachine—mais comme ils peuvent descendre les rapides supérieurs en toute sûreté, un projet favori pour beaucoup de personnes,—projet énergiquement préconisé par feu l'honorable William Hamilton Merritt, a longtemps été de faire subir aux rapides inférieurs des améliorations telles qu'ils pussent permettre à tous les vaisseaux, et surtout aux vapeurs à hélice ou propulseurs, de les descendre en sûreté sans se servir des canaux, afin d'économiser le temps et les dépenses.

Dans ce but, pas moins de trois relèvements hydrographiques, et autant de rapports, ont été faits sous la direction du département des travaux publics pour l'amélioration de cette navigation.

Le premier a été fait par M. T. C. Keefer, en 1850. Il proposait de mettre des barrages en ailes et des jetées conductrices en certains endroits, et d'enlever certains cailloux et certaines battures en pétardant sous l'eau, afin d'augmenter suffisament le volume d'eau dans le chenal navigable pour permettre aux navires tirant 9 pieds d'eau d'y passer sans danger. Son estimation à cette époque s'élevait à $60,000.

Le second rapport a été fait par l'ingénieur-en-chef du département en 1853. Après avoir examiné les courants plus minutieusement, ainsi que les rapides du Côteau, des Cascades et de Lachine, il soumit une estimation de $120,000, basée à peu près sur le même mode de jetées et de pétardement, afin de créer un chenal de 10 pieds de profondeur ; mais il recommandait, avant que l'on ne se mît réellement à l'œuvre, de faire faire de nouveaux relevés hydrographiques et l'examen des rapides.

L'attention du département a été attirée, peu de temps après, sur les heureuses opérations de MM. Maillefert et Raasloff dans le pétardement sous-marin sans forage à Hell-Gate, près de New-York. Des arrangements furent pris avec ces messieurs, en 1854, pour qu'ils fissent un examen hydrographique régulier de tous les rapides situés au-dessus de Lachine, et l'essai de leur méthode en provoquant l'explosion d'un certain nombre de charges. Leur rapport et leurs plans, en date 15 novembre 1854, furent soumis au parlement en 1856. Ils y disaient que pour faire un chenal parfaitement navigable partout, entre Prescott et la tête du canal de Lachine, pour les navires tirant 10 pieds d'eau, il faudrait améliorer les rapides des Galops, du Long-Sault, du Côteau, des Cèdres, et des Cascades ; qu'il fallait y miner un chenal de 200 pieds de largeur et de 12 à 14 pieds de profondeur ; et que le coût de l'exécution de leur plan, d'après ce système de pétardement sous-marin, serait de $720,000. Il ne semble pas, néanmoins, que l'on ait donné suire à leurs recommandations.

M. J. B. Jarvis, en faisant un rapport sur le canal de Caughnawaga, en 1855, parait avoir eu une opinion défavorable à ce projet, car il dit " qu'il faudrait améliorer beaucoup " le chenal pour y faire passer un *propeller* de 600 tonneaux avec sécurité à travers les " rapides vis-à-vis les canaux de Cornwall et de Beauharnois ; " et il ajoute : " On ne peut " promettre aucun avantage pour la route provenant de cette source."

Malgré les renseignements fournis par ces rapports, le département des travaux publics n'a entrepris aucune amélioration de ces rapides, et par conséquent le chenal qui existe est encore aujourd'hui à son état naturel.

Nous n'avons pas en ce moment le temps de donner à cette question la considération que son importance semblerait mériter, mais nous devons dire que nous croyons qu'en employant et combinant judicieusement les deux systèmes—celui des jetées pour resserrer les courants dans de certaines limites, et un pétardement sous-marin avec les substances explosives plus puissantes en usage aujourd'hui, comme la nytro-glycerine ou la dynamite—l'on peut y faire des améliorations très-considérables, et à beaucoup moins de frais que ceux dont il est question dans la dernière estimation soumise au département des travaux publics.

CANAUX DU ST. LAURENT.

Une estimation a été préparée par l'ingénieur-en-chef du département des travaux publics en 1860, pour l'accroissement de la profondeur des canaux du St. Laurent à 10½ pieds—profondeur spécifiée dans l'adresse de l'Assemblée Législative du Canada en date du 16 mars 1859. Le rapport et l'estimation de l'ingénieur ont été publiés dans le rapport des travaux publics pour 1859, et ils étaient accompagnés de nombreuses notes " expliquant les conditions " la nature et l'étendue des travaux à faire dans l'accomplissement de ce projet.

La hauteur actuelle de l'eau est de neuf pieds. Pour l'accroître d'un pied et demi seulement, les frais étaient évalués à $1,028,000. Il ne s'en suit pas, néanmoins, qu'en doublant cet accroissement et portant la hauteur de l'eau à 12 pieds au lieu de 10½, il faudrait nécessairement encourir des frais doubles de cette somme. La différence entre l'exhaussement des levées et l'approfondissement du canal d'un pied et demi ou de trois pieds peut-être constatée directement ; mais s'il faut abattre certains murs d'écluse pour baisser les seuils, ou si les seuils peuvent être abaissés sans déranger les murs, la simple addition du travail et des matériaux nécessaires pour l'approfondissement de 3 pieds au lieu de 1½, est peu considérable comparativement au coût des vastes préparatifs indispen-

sables dans l'un ou l'autre cas. D'un autre côté, puisque l'on a recommandé d'ajouter 70 pieds à la longueur des écluses, ce qui n'était pas prévu dans l'estimation en question, il est évident que l'on ne peut la prendre maintenant comme la mesure du coût de l'augmentation de leur *longueur* et de leur *hauteur*, sur l'échelle actuellement proposée. Il faudra donc qu'un nouvel examen et une nouvelle estimation soient faits, afin de constater le coût probable de l'agrandissement.

Il est donc inutile pour le moment d'entrer dans le détail des questions de génie civil se rattachant à la manière dont les travaux actuels seront modifiés par l'agrandissement proposé, mais il est peut-être bon de dire d'une manière générale que nous ne prévoyons aucune difficulté sérieuse dans son exécution, et que nous croyons qu'il peut être effectué pour une somme d'environ $3,150,000.

Canal Lachine.

D'après les témoignages qui nous ont été soumis, ainsi que d'après les rapports annuels du département des travaux publics, il parait y avoir une très grande nécessité d'accroître l'espace réservé aux navires à l'entrée inférieure de ce canal.

Les navires sont tellement resserrés dans l'étroit espace disponible, tant dans le havre de Montréal que dans le bassin supérieur du canal, et les retards éprouvés dans le passage des deux écluses inférieures qui forment la liaison entre l'un et l'autre, sont si considérables, qu'ils deviennent le sujet de plaintes constantes et nuisent beaucoup aux affaires de ce port. A mesure que le commerce augmente, les choses ne font qu'empirer. Les écluses d'entrée sont complètement insuffisantes pour les besoins actuels, et il est temps que l'on prenne des mesures pour remédier à ce défaut, car si on le laisse se perpétuer, les produits de l'ouest seront attirés vers d'autres routes.

Dès l'année 1860, ce sujet a été spécialement mentionné dans le rapport général du département des travaux publics de cette même année, et l'on y exposait la nécessité d'agrandir cette partie du canal, en suggérant les moyens d'y arriver, dans les termes suivants:—

" La quantité de produits expédiés à Montréal de jour en jour par les canaux et les " chemins de fer, fait pressentir le besoin prochain de bassins et d'entrepôts d'une capacité " plus grande que celle qu'ils ont aujourd'hui.

" En ouvrant de nouveaux bassins sur le côté sud du canal, et en approfondissant jusque " là le chenal qui se trouve au milieu du grand bassin, les bâtiments d'outre-mer pourront " aussi être mis en rapports faciles avec les bâtiments des lacs d'en haut et le chemin de fer " Grand Tronc ; c'est pour cela que le seuil des deux écluses inférieures a été construit de " seize pieds, et que l'on a acquis depuis longtemps la largeur de terrain suffisante conservée " jusqu'à ce jour.

" On pourrait construire ces bassins au fur et à mesure des exigences du commerce, et " satisfaire à celles-ci de cette manière le plus promptement et avec le moins de dépense " possible. D'ailleurs, à part les avantages qui seraient ainsi donnés au commerce, on doit " observer que la vente des terrains situés autour des bassins et propres à bâtir des entrepôts " ferait plus que compenser en quelques années le coût de la construction.

" Il n'est pas nécessaire, je crois, de m'appesantir sur l'importance pour le commerce du " St. Laurent d'être pourvu de tout ce qui est nécessaire pour la réception, l'emmagasinage et " le transbordement des grains et autres produits, ou de revenir sur les inconvénients et les " pertes qu'il a éprouvé l'an dernier faute de tels moyens ; le simple fait que le chemin de fer " bien qu'il touche à la ville qui est le premier port de la navigation océanique, ne possède " rien en ce genre et ne se trouve pas même encore à l'heure qu'il est relié en aucune manière " avec le havre, suffit de lui-même à rendre évident le vice radical qu'il reste à faire disparaître " pour la commodité du commerce et satisfaire à un grand besoin."

Pour subvenir aux besoins croissants du commerce de ce port, nous croyons qu'il est indispensable que l'ancienne entrée du canal soit rouverte et que l'on construise une autre série d'écluses à côté des écluses actuelles, sur la ligne de l'ancien canal, ayant 17 pieds d'eau sur les seuils, afin de permettre aux navires océaniques de se rendre dans le bassin supérieur et que tout le terrain réservé pour les besoins du canal, contenant plus de cinquante acres soit divisé en docks et bassins de la manière suggérée dans le rapport qui vient d'être cité

mais au lieu de procéder graduellement à cette amélioration, elle devrait être entreprise d'un seul coup, jusqu'à la rue Wellington, et l'on devrait porter les bassins à 18 pieds de profondeur.

Nous sommes convaincus que ces nouveaux bassins seraient employés au fur et à mesure qu'ils seraient achevés, et que les lots d'entrepôts seraient vendus dès qu'ils seraient offerts.

Ces travaux ne sont pas simplement des améliorations locales ; ils ont une importance directe pour les intérêts de tout le pays et sont essentiels au développement de notre système de canaux.

Nous n'avons pas eu le temps de nous procurer les renseignements nécessaires au sujet du coût des travaux proposés, mais pour en donner une idée générale, nous devons dire qu'il a été approximativement évalué à $1,350,000. En y ajoutant $3,150,000 pour l'agrandissement des canaux du St. Laurent, le coût total s'élèverait à $4,500,000.

CANAL DE LA BAIE-VERTE.

Tous ceux qui ont été consultés insistent avec une force et une unanimité remarquables sur la nécessité d'ouvrir une voie au commerce entre le golfe St. Laurent et la tête de la baie de Fundy, à travers l'isthme de Chignectou qui les divise.

Le projet de relier ces eaux par un canal a été discuté depuis cinquante ans sans que l'on ait pu arriver à un résultat pratique. La lecture des rapports faits jusqu'ici par des ingénieurs royaux ou civils, y compris celui de l'ingénieur-en-chef du département des travaux publics soumis à la législature en 1869, tend plutôt à créer un doute sur la possibilité de son exécution qu'à encourager l'espoir de le voir se réaliser.

Dans ses différentes entrevues avec les commissaires, ce dernier a toujours dit que les études et explorations faites jusqu'ici ne lui permettaient pas de dire si ce canal pouvait ou ne pouvait pas être fait ; mais en acceptant comme exacts les faits qu'il nous a communiqués, nous ne pouvons admettre que la nature a placé ici une barrière insurmontable au commerce, lorsqu'il réclamera la création d'un passage à travers cet isthme ; et en conséquence nous soumettons le rapport suivant fait sur ce sujet par le secrétaire de notre commission, et approuvé par l'un d'entre nous, tous deux étant des ingénieurs civils. Nous croyons que ce rapport fera disparaître tous doutes sur la possibilité d'exécution de l'entreprise projetée.

HUGH ALLAN, ECR.,
Président, Commission des Canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les observations suivantes sur la possibilité d'exécution du canal de la Baie-Verte.

Dans les rapports qui ont été faits sur cette entreprise projetée, qui occupe l'attention publique depuis tant d'années, sans que rien de tangible ait encore été fait, il parait que bien que le capitaine Crawley, I. R., l'ait déclarée impossible en 1840, M. Thomas Telford, I. C., qui est une meilleure autorité en matière de génie civil, dans son rapport sur le relèvement fait par M. Hall en 1825, "ne voyait aucun obstacle sérieux à surmonter."

Francis Hall avait proposé un biez intermédiaire de six pieds au-dessus des hautes eaux du bassin de Cumberland, devant être alimenté par les cours d'eau de l'isthme. Cependant, M. Telford remarquant que tout le terrain sur lequel devra passer le canal entre les deux nappes d'eau se rapprochait beaucoup d'un niveau plan, il proposait l'adoption des plus hautes marées du printemps dans le bassin de Cumberland comme point culminant du canal, en faisant remarquer que l'omission des écluses supplémentaires sur le sommet proposé par M. Hall faciliterait beaucoup la navigation et permettrait de recueillir plus facilement les eaux des districts voisins. Son évaluation du coût d'un canal sur ce sommet, ayant 14 pieds de profondeur, 45 pieds de largeur au fond et 90 pieds à la surface, excepté dans les tranchées profondes, où le fond serait de 30 pieds et la surface de 70, avec écluses de 150 × 40 × 13 pieds, était de £155,898 sterling ; mais il n'était pas pourvu, dans cette évaluation, à la construction de jetées ou de havres à aucune des extrémités.

En faisant la revue de ces différents rapports en 1869, l'ingénieur-en-chef du département des travaux publics observe que "si l'on adoptait les marées du printemps du bassin de

Cumberland comme niveau de sommet du canal," tel que le proposait M. Telford, "l'on commettrait sans doute une grave erreur sous plusieurs rapports." Il ajoute que les plus hautes marées du printemps sont incertaines et ne sont tout ou plus que périodiques, et qu'en conséquence l'alimentation serait irrégulière. "De fait, le canal pourrait servir que quelques heures à la fois, à des intervalles éloignés, tandis qu'il serait parfaitement impraticable pendant les marées basses."

Cependant, pour ne pas laisser les partisans du canal sans espoir, après avoir dit que le capitaine Crawley n'avait pas pu trouver un volume d'eau douce suffisant pour l'alimentation d'un biez de partage placé plus haut que le niveau du bassin de Cumberland, il ajoute que "le canal serait d'un bien plus grand service si l'on portait le niveau principal à 10 ou 12 pieds au-dessous de ce sommet," hauteur à laquelle il pense qu'il serait fort possible de se procurer une alimentation d'eau douce, tandis que les eaux de la baie de Fundy pourraient être maintenues au moyen d'une écluse à l'entrée occidentale du canal. Mais l'exécution de ce projet dépendrait entièrement de la hauteur et de la nature du terrain entre les points extrêmes ; et avant de s'aventurer à donner une opinion définitive, il recommande de nouvelles études et explorations de l'isthme. Ce travail se fait maintenant sous sa propre direction, mais il a informé les commissaires qu'il ne pourrait soumettre son rapport à ce sujet avant le temps fixé pour l'envoi de cette communication des commissaires au gouvernement. En conséquence, d'après les documents qu'ils ont sous les yeux, ainsi que d'après les renseignements donnés de vive voix par l'ingénieur-en-chef lui-même, ils ne sont pas en mesure d'offrir une opinion sur la possibilité d'exécution de ce projet. De fait, ainsi qu'il a déjà été dit, l'ingénieur en question ne voulait pas se hasarder alors à dire que l'exécution du projet était possible.

Il est très désirable que quelque chose de plus tangible soit soumis à la commission au sujet de la possibilité d'exécution de ce canal, avant qu'elle ne puisse faire un rapport au gouvernement ; autrement il faudra peut-être différer toute décision sur cette importante question. Sous ces circonstances, je crois devoir soumettre mon opinion sur le sujet, exprimée en termes généraux. Néanmoins, cette opinion est basée sur des faits contenus dans les rapports précédents, et sur d'autres renseignements que j'ai pu recueillir d'autres sources, y compris ceux qui ont été communiqués par l'ingénieur-en-chef dans ses entrevues avec les commissaires, au sujet des résultats des études et explorations, autant qu'ils sont connus :

Les principaux faits sont ceux-ci :

1. L'eau trouble du bassin de Cumberland ne peut servir à l'alimentation du canal, et on ne peut même l'admettre convenablement dans le canal, à cause de la grande quantité de matière végétales et terreuses qu'elle porte en dissolution, qui, lorsqu'elle deviendrait tranquille, seraient bientôt déposées et rempliraient le chenal.

2. L'on a trouvé, après l'avoir mesuré, que l'alimentation d'eau douce dans le district à travers lequel passerait le canal, et qui peut être amenée au canal à un certain niveau au-dessous des hautes eaux de la baie de Fundy, s'élève à 3,981 pieds cubes par minutes.

3. L'extrême variation des marées dans le bassin de Cumberland est d'environ 48 pieds.

4. L'extrême variation des marées dans la Baie-Verte est limitée à 8 pieds.

5. Le plus bas niveau de l'eau dans le bassin de Cumberland descend d'environ 25 pieds au-dessous de celui des marées moyennes, et l'eau haute s'élève à environ 23 pieds au-dessus de ce même niveau.

6. La distance directe entre les deux nappes d'eau est d'environ 15 milles, et entre les embouchures des rivières Au-Lac et Tignish, elle est d'enviren 11 milles ; et il n'est pas probable que l'on rencontre aucune difficulté sérieuse dans l'excavation d'un canal.

7. Par la construction des travaux artificiels nécessaires à chaque extrémité du canal, l'on suppose que les entrées peuvent en être rendues praticables.

La quantité d'eau douce que l'on peut utiliser à quelque niveau non encore déterminé, en supposant qu'elle puisse être employée à l'alimentation du canal, est à peine suffisante, aprés déduction faite des fuites, de l'absortion et de l'évaporation, pour subvenir à un éclusage en une heure et vingt minutes, ou 18 éclusages en 24 heures, tandis qu'avec une abondante quantité d'eau l'on pourrait écluser 70 à 80 navires dans le même espace de temps.

Cet exposé suffit pour faire voir que la quantité d'eau douce est insuffisante pour l'alimentation d'un canal aussi important que celui-ci doit l'être.

Cependant, l'on a dit, à propos de l'eau de la baie de Fundy, que ce n'est qu'au commencement de la crue qu'elle est assez boueuse pour ne pas pouvoir être admise dans le canal, tandis que lorsque la marée est haute, elle est comparativement claire, contient beaucoup moins de matières étrangères, et par conséquent qu'elle ne présente pas autant d'objection si on ne l'employait que pour suppléer à l'insuffisance de l'eau douce. S'il en est ainsi, le sommet proposé par M. Telford, ou un niveau de quelques pieds plus bas, correspondant aux grandes marées, remplirait peut-être toutes les conditions requises. De plus amples renseignements sur ces points, et surtout sur la question du niveau convenable pour recevoir l'eau douce dans le canal, seraient essentiels avant qu'on ne puisse les accepter comme décisifs à l'égard du projet.

Néanmoins, si ces deux sources d'alimentation ne suffisaient pas pour subvenir aux besoins du canal, il ne s'en suivrait pas que les ressources de l'art de l'ingénieur seraient épuisées. Si le plan dont l'exécution serait le plus économique ne pouvait être adopté parce que la nature n'aurait pas créé les moyens suffisants pour le réaliser, les intérêts du commerce dans ce projet sont trop considérables pour être frustrés en considération d'une dépense que l'on n'aurait pas d'abord prévue. Ils réclament la prompte exécution de cette voie de navigation et en justifieront la construction presque à n'importe quel prix.

Il n'y a rien que la plus grande quantité d'excavation à faire qui puisse empêcher l'adoption des hautes eaux de la Baie-Verte comme niveau du biez de partage du canal, et on peut la réduire jusqu'à un certain point en cherchant le terrain le plus bas et le plus favorable pour l'établissement de la communication. D'après ce plan, il y aurait une écluse à la Baie-Verte de 8 pieds d'élévation à l'eau basse, et trois autres d'une élévation totale de 48 pieds à l'autre extrémité du canal, dont les portes les plus élevées fontionneraient dans une direction opposée à celles des deux autres, ce qui servirait à refouler les plus hautes eaux du bassin de Cumberland, et à permettre aux navires d'entrer ou sortir à quelque temps que ce soit de la marée.

L'eau limpide du golfe serait la source d'alimentation et rendrait le canal indépendant des ruisseaux d'eau douce, tandis qu'elle permettrait de laver la boue par l'extrémité sud du canal, et de préserver les écluses et leur mécanisme des dépôts de sédiment.

M. Hall voulait établir son biez de partage à six pieds au-dessus des plus hautes marées du printemps dans la baie de Fundy; et celui proposé par M. Telford correspondait avec les plus hautes marées du printemps dans cette même baie. L'ingénieur-en-chef suggérait la possibilité d'un biez de sommet à 10 ou 12 pieds plus bas, tandis que celui que je viens de proposer l'abaisserait encore davantage, jusqu'au niveau des hautes eaux de la Baie-Verte, ou à 15 ou 20 pieds au-dessous de celles de la baie de Fundy. Le seul motif qui pourrait faire adopter un sommet intermédiaire entre le niveau des hautes eaux des deux baies, serait l'économie dans les frais de construction. La différence serait nulle pour le navire qui traverserait le canal, soit à l'égard du temps ou de la commodité du voyage, mais cette différence, s'il y en avait, serait en faveur du sommet le plus bas.

A mon point de vue, je suis parfaitement d'opinion que la construction d'un canal à travers cet isthme est praticable; mais je ne voudrais pas me hasarder à dire quel serait le plan le plus facile d'exécution sans examiner le terrain et m'être mis au fait de tous les détails des études et explorations.

Le tout respectueusement soumis pour l'information des commissaires, par

Votre obéissant serviteur,

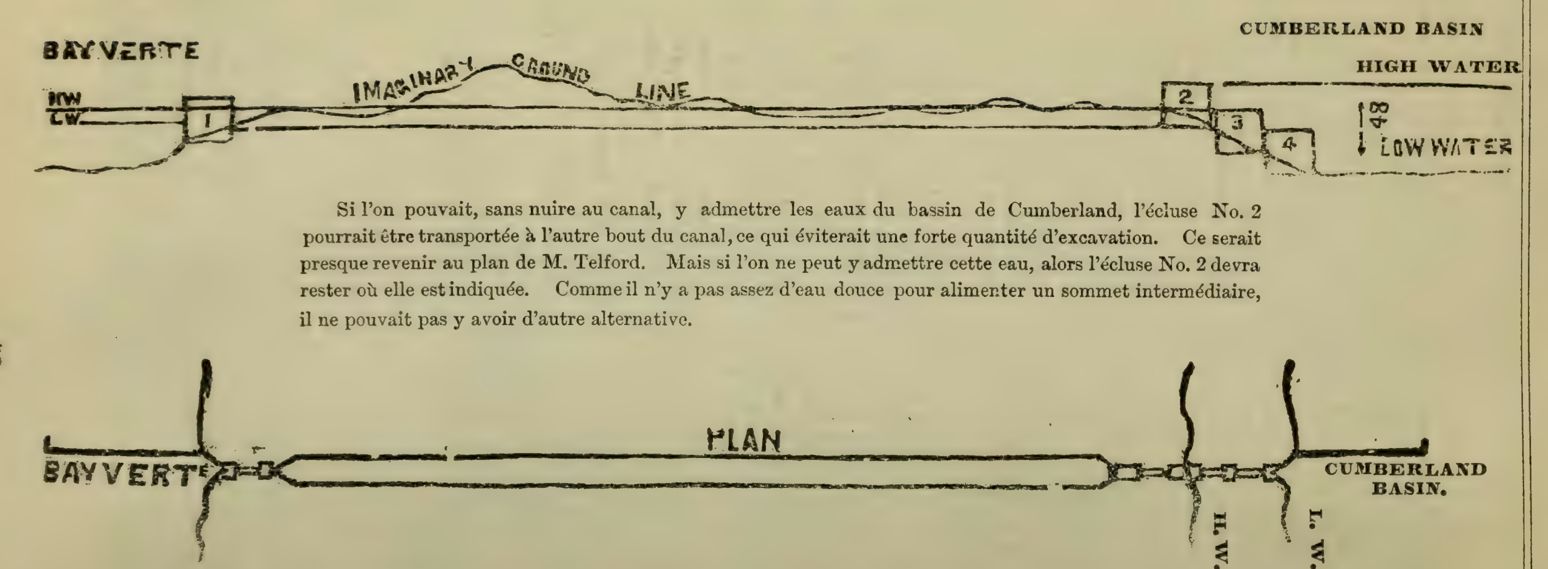
SAMUEL KEEFER,

Ottawa, 8 février 1871. I. C.

Ayant examiné tous les rapports existant au sujet de ce canal et porté toute mon attention à l'étude de cette question, je suis parfaitement convaincu que le plan de M. Keefer est praticable, avec ou sans une alimentation d'eau douce, et qu'un canal ayant les dimensions que les commissaires ont décidé de recommander peut être construit pour la somme indiquée dans l'estimation.

C. S. GZOWSKI, I. C.

Commissaire des Canaux.



Si l'on pouvait, sans nuire au canal, y admettre les eaux du bassin de Cumberland, l'écluse No. 2 pourrait être transportée à l'autre bout du canal, ce qui éviterait une forte quantité d'excavation. Ce serait presque revenir au plan de M. Telford. Mais si l'on ne peut y admettre cette eau, alors l'écluse No. 2 devra rester où elle est indiquée. Comme il n'y a pas assez d'eau douce pour alimenter un sommet intermédiaire, il ne pouvait pas y avoir d'autre alternative.

ESQUISSE du plan suggéré pour la construction d'un canal à travers l'isthme qui sépare la Baie-Verte du bassin de Cumberland. Nouvelle-Ecosse, destinée simplement à faire voir la possibilité d'un canal pour unir ces deux nappes d'eau.

Ottawa, 3 février 1871. S. KEEFER, I. C.

LE CANAL PROJETÉ DE L'OUTAOUAIS.

L'amélioration projetée des rivières Outaouais et des Français formant une voie de navigation entre Montréal et le lac Huron. Compilé des rapports des deux explorations faites entre les années 1856 *et* 1860.

Le rapport de M. Walter Shanly est daté du 22 mars 1858.

Celui de M. T. C. Clarke, sur le même sujet, est daté du 2 janvier 1860.

Ces deux ingénieurs eurent l'avantage de consulter les résultats géographiques de l'exploration géologique dirigée par Sir William Logan, entre les années 1852 et 1855, et ils s'accordent presque en tous points au sujet de la ligne sur laquelle doivent être faites les améliorations, ainsi qu'au sujet des niveaux et distances, et généralement sur le mode d'amélioration à suivre, au moyen d'écluses et de barrages. Cependant, leurs évaluations sont établies sur des bases différentes et pour une échelle différente de navigation.

L'Outaouais est l'un des principaux affluents du St. Laurent. Il égoutte une superficie de 80,000 milles carrés, et, d'après les mesurages faits par M. Clarke à Carillon, décharge cinq millions de pieds cubes d'eau par minute à sa hauteur ordinaire. C'est environ un sixième du volume déchargé par le St. Laurent aux Cascades.

Sa direction entre Montréal et l'embouchure de la Matawan est presque franc ouest. Là, elle fait un détour vers le nord, et la voie de navigation projetée se poursuit par la rivière Matawan, qui se dirige dans la même direction occidentale jusqu'à la ligne qui divise les plateaux d'épanchement de l'Outaouais et du St. Laurent, sur le bord du lac Nipissingue. Traversant la hauteur des terres, elle suit le lac Nipissingue, et descend la rivière des Français jusqu'à son embouchure sur le lac Huron, à une distance de 431 milles de Montréal. La surface de l'eau basse de l'Outaouais en face de la ville du même nom, à 116 milles de Montréal, est à 120 pieds au-dessus de l'eau de marée. A l'embouchure de la Matawan, à 308 milles de Montréal, elle est de 489 pieds au-dessus de la mer ; le lac Nipissingue est à 640 pieds, et le lac Huron à 574 pieds au-dessus du même niveau.

Cette partie de la rivière Outaouais qui est comprise entre Lachine et la ville d'Ottawa est appelée l'Outaouais inférieur, tandis que la partie située à l'ouest de la même ville est appelée l'Outaouais supérieur.

L'évaluation de M. Shanly est faite pour 58 milles de canal, de 60 à 100 pieds au fond, suivant l'importance des obstacles à vaincre, et de 10 à 11 pieds de profondeur, avec écluses de 250 × 50 × 10 pieds.

Elle n'est pas basée, néanmoins, sur le tracé réel des travaux projetés à tous les rapides, et il n'appert pas non plus, d'après son rapport, qu'aucun plan ait été mûri. Il avait commencé un relevé hydrographique approfondi de la rivière, qu'il voulait rendre aussi parfait que l'admirable relevé, fait par M. Bayfield, du St. Laurent et des lacs de l'intérieur, et alors qu'une très petite partie de cette longue chaîne de navigation avait été soumise à l'épreuve des instruments, ses travaux furent subitement arrêtés par ordre du département des travaux publics. Pour arriver au coût des améliorations, il estime les 58 milles du canal de l'Outaouais (y compris l'agrandissement du canal Lachine) à plus de $370,000 par mille, et en y ajoutant $2,250,000 pour l'enlèvement des battures, cela ferait un montant total de $24,000,000.

L'évaluation faite par M. Clarke ne comprend pas l'agrandissement du canal Lachine et ne pourvoit qu'à 21 milles de canal, avec écluses de 250 × 45 × 12 pieds. Elle s'élève à $12,058,680, à part l'intérêt, les frais de justice et les indemnités pour dommages aux terres. Elle est accompagnée de plans et de profils indiquant tout le tracé des améliorations, la nature et l'importance des travaux à faire, et un devis indiquant la quantité et les prix de chaque espèce d'ouvrage et des matériaux requis pour leur construction.

Le but de ces deux ingénieurs était d'établir une navigation d'eau tranquille ada aux besoins des plus grands vapeurs à hélice des lacs supérieurs, au moyen d'une s d'écluses, de barrages et de courtes tranchées autour des rapides. La principale différ que l'on remarque entre ces deux plans est,—

1. Que la ligne d'amélioration de M. Clarke est plus dans la rivière ; elle a plu barrages, mais un moindre nombre de milles de canal, ainsi qu'il appert par le fait qu' comprenant le canal Lachine, il ne donne que 29 milles de canal là où Shanly en compte .

2. Ils traitent différemment le lac Nipissingue. Ils proposent tous deux d'en fai sommet et l'alimentateur du canal, mais M. Shanly proposait d'en élever la surface d pieds, jusqu'au niveau du lac à la Truite et d'inonder une, très-grande superficie des meille terres que l'on puisse trouver dans les environs, tandis que M. Clarke ne propose de l'él que de 9½ pieds et d'abaisser le lac à la Truite de 8 pieds ; et en abaissant aussi le lac Tortue de 7 pieds, et élevant le lac Talon de 21 pieds, il réduit ces quatre lacs à un ni commun, les reliant entre eux et en faisant le biez de sommet d'une navigation de 57 m de longueur, ce qui créerait un vaste réservoir de 330 milles carrés en superficie, et offr une abondante alimentation d'eau, plus que suffisante pour répondre aux plus fortes dema de la navigation. Son sommet sera de 651 pieds au-dessus du niveau de la mer, et d pieds au-dessus du niveau du lac Huron.

En établissant une comparaison entre la route du St. Laurent et celle de l'Outaoua est nécessaire de signaler une erreur qui a été répétée dans plusieurs rapports officiels faits cette question, relativement à la distance comparative entre Montréal et Chicago, par l'u l'autre de ces rivières. Cette erreur a contribué à exagérer l'avantage apparent en faveu l'Outaouais et parait avoir pris naissance dans la supposition que la distance entre Chicag Buffalo est de 1,100 milles, au lieu de 916 milles, ainsi que l'ont démontré les derniers rel des ingénieurs topographiques des Etats-Unis.

Voici la comparaison que l'on fait des deux routes :—

	St. Laurent.	Outaouais.
Navigation de lac	1,145 milles	575
„ de rivière	132 „	347
„ de canal	71 „	58
Totaux	1,348	980

Ce qui indique une différence de 368 milles en faveur de l'Outaouais.

La distance exacte parait être :—

	St. Laurent.	Outaouais.
Navigation de lac	1,005 milles	560
„ de rivière	185 „	402
„ de canal	71 „	(Clarke) 29
	1,261	991

Ce qui ne donne que 270 milles en faveur de l'Outaouais.

Une comparaison des écluses et de l'éclusage donne le résultat suivant :—

	St. Laurent.	Outaouais.
Nombre d'écluses	54	69
Pieds d'éclusage	553	710

Ce qui fait une différence contre l'Outaouais de 15 écluses et 157 pieds d'éclusage.

L'Outaouais Inférieur.

Depuis que l'accroissement du trafic, dans ces dernières années, surtout du bois, l'Outaouais inférieur, a pris de telles proportions qu'il exigeait de plus grandes facilité transport que n'en pouvaient offrir les canaux militaires, il a été décidé de placer l'ag dissement de ces canaux, ou la construction d'une nouvelle voie de navigation beaucoup considérable, parmi les travaux de première classe, dont l'exécution devait se faire aus que les moyens le permettraient.

M. Shanly a proposé la construction d'un nouveau canal à Ste. Anne, long de trois m et d'agrandir les canaux militaires. Cela ferait en tout 11 milles de canalisation qui, au t

n évaluation par mille, entraîneraient une dépense de quatre millions et demi de piastres, n faisait les travaux sur l'échelle qu'il proposait.

L'estimation des améliorations nécessaires sur cette partie de la rivière, faite par M. ke, pour obtenir une navigation de 12 pieds de profondeur (y compris $136,105 pour rofondissement du chenal à travers la Batture-Verte), s'élève à $2,255,686.

Il proposait d'agrandir l'écluse de Ste. Anne et d'approfondir les chenaux qui y tissent,—de construire un barrage sur l'Outaouais aux rapides de Carillon et de la Chute-ndeau, et d'agrandir le canal de Grenville. Ce plan exigerait la construction de deux ges et de 7 écluses nouvelles au lieu des 11 écluses qui fonctionnent sur les canaux aires.

Sans de plus amples renseignements sur l'effet que produiraient les barrages proposés, il est impossible d'en venir maintenant à une décision sur le plan le plus practiable ; mais sommes d'avis qu'un canal de dimensions suffisantes, comme celui que nous avons osé, pourrait être construit pour environ $1,800,000.

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Le lac Champlain n'a que 90 pieds au-dessus des eaux de marée, et 34 au-dessus de s du St. Laurent à Lachine, tandis que le canal Champlain, qui le relie à l'Hudson, à ny, a un sommet, alimenté par l'alimentateur de Glens Falls, de 150 pieds seulement au-s des eaux de marée, et est situé sur la ligne la plus basse, la plus courte et la plus rable à un canal destiné à relié ces deux grandes rivières. Néanmoins, il est plus petit le moindre des canaux canadien et ne permet le passage que de bateaux de 70 tonneaux, c Champlain à l'Hudson, tandis que des barges de 230 tonneaux peuvent remonter le l Chambly, des bateaux à vapeur de 600 tonneaux celui de St. Ours, et des bateaux de tonneaux ceux de l'Outaouais.

Cette condition anormale de ces canaux, sur la voie de communication par eau entre les ies d'Ottawa et les grands marchés à bois de Troy et Albany, limité nécessairement les nsions des bateaux engagés dans cette industrie aux proportions du plus petit canal, -à-dire à ceux qui peuvent circuler sur le canal de Champlain, dont plusieurs se rendent u'ici (Ottawa) ; mais aucun bateau canadien ne peut se rendre jusqu'à Troy ; et si même ait possible à nos plus grandes embarcations canadiennes de traverser un canal américain ndi, elles en seraient encore empêchées par l'opération des lois de navigation des Etats-s—car si le bois est transporté dans des navires canadiens, il faut le transborder à Whitehall.

Néanmoins, dans l'espoir que nos relations commerciales seront bientôt rétablies sur un plus équitable, nous croyons qu'il serait sage d'agrandir tous nos canaux sur cette voie de gation, depuis Ottawa jusqu'au lac Champlain, et de leur donner une dimension uniforme rrespondante à celle recommandée pour les canaux de l'Outaouais, — dimensions que ède déjà l'écluse de St. Ours.

Cela nécessiterait l'agrandissement du canal Chambly, qui s'étend de Chambly au bassin St. Jean 12 miles, avec neuf écluses et 74 pieds d'éclusage, dont nous avons évalué le , en chiffres ronds, à $1,500,000, et nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de faire tres améliorations dans aucune partie du Richelieu.

SOMMAIRE.

Des évaluations des travaux compris dans la première classe.

Canal du Sault Ste. Marie	$ 550,000
Canal Welland	6,550,000
Outaouais Inférieur	1,800,000
Canal Chambly	1,500,000
Approfondissement du fleuve St. Laurent entre Québec et Montréal.	800,000
Canal de la Baie-Verte	3,250,000
Canaux du St. Laurent	4,500,000
Haut du fleuve St. Laurent	220,000
Total	$19,170,000

Canal de la Baie Georgienne.

Les promoteurs de ce canal ont prétendu que des ingénieurs anglais de haute position l avaient accordé le poids de leur approbation, mais nous ne sachions pas qu'aucun de ce messieurs soit jamais venu en ce pays ou ait visité les lieux pour étudier personnellement l question, étude sans laquelle il nous parait tout-à-fait impossible qu'ils soient en mesure d prononcer une opinion autorisée sur sa possibilité d'exécution. Dans ce cas, leur opinion n peut-être basée que sur les faits qui leur ont été soumis, et il est fort possible que d'autr faits essentiels à la formation d'un jugement solide et à la conception claire de toute la questio peuvent avoir été complètement omis ou être passés inaperçus.

Nous ne croyons pas qu'aucun des auteurs de ce projet, en ce pays, se soit jamais fa une idée exacte des énormes proportions de cette entreprise.

Mettant de côté les évaluations qui ont été publiées, lesquelles ne reposent que sur de conjectures et ne peuvent être admises comme exactes, il n'est que juste de rappeler au publi que le canal projeté aurait une longueur égale à celui de Suez, qui a coûté plus de quatr vingt millions de piastres et dont la construction a duré plus de quinze ans. Mais il es entouré d'obstacles naturels beaucoup plus grands que ne l'était ce dernier. Tandis que l canal de Suez traverse un terrain planche et de niveau d'une mer à l'autre, et n'a, par cons quent, exigé la construction d'aucune écluse, celui des lacs Huron et Ontario aurait traverser un plateau intermédiaire de 470 pieds au-dessus du niveau de ce dernier lac, ce qu exigerait la construction de 42 écluses, et 600 pieds d'éclusage. Il n'aurait pas non plu moins de trois grandes et profondes tranchées, dont la moindre serait plus forte que la célèbr tranchée du canal Welland, et dont la plus considérable en dépasserait l'importance, sous l rapport du volume des déblais, de quatre-vingt fois.

L'immense tranchée à faire à travers le township de King, a environ deux milles d longueur, et près de 200 pieds de profondeur au sommet. Le sol appartient à la même forma tion géologique que celui à travers lequel a été creusé le canal Welland, et il n'est pa improbable qu'il aurait le même caractère incertain.

L'on a dit que l'on avait constaté, au moyen de puits d'essai et de forages, que le terrai se compose d'argile endurcie et de gravir, mais les ingénieurs pratiques savent parfaitemen que ni les forages, ni les puits d'essai, ne peuvent faire connaître exactement la véritable natur des matières que l'on pourrait rencontrer à une aussi grande profondeur et sur un aussi gran espace, et par conséquent il n'y a en réalité aucune certitude qu'avant que l'excavation ne soi à moitié terminée, il ne se produirait pas quelque éboulis, comme la chose a eu lieu sur l canal Welland, qui ferait complètement échouer l'entreprise.

En face de ces faits incontestables, il doit être évident pour tout homme impartial que même en admettant que l'exécution de ce projet fût physiquement possible, les frais qu'i entraînerait seraient tellement considérables qu'ils feraient disparaître toute la valeur de l'en treprise au point de vue commercial.

CONCLUSION.

En soumettant ce plan d'agrandissement des canaux à la favorable considération du gou vernement, les commissaires pensent que c'est celui qui aura le mieux l'effet d'activer le dévelop pement commercial de tout le pays, et d'en rattacher toutes les sections par des liens étroit d'amitié et d'intérêt mutuel.

Les frais de ces améliorations seront insignifiants comparés aux avantages et bénéfice directs qu'en retirera le commerce canadien, et ils seront immédiatement couverts par l'accrois sement de revenu qui devra découler, sous forme de péages, d'un trafic énormément accru.

La lutte pour la suprématie du commerce de transport de l'Ouest se fera entre New-York Montréal et Québec. La nature a donné à ces dernières villes l'avantage de la position e de la route, et il ne dépend plus que du capital et de l'esprit d'entreprise de décider si elle seront laissées en arrière dans le concours ouvert pour l'obtention d'un énorme trafic, dont l contrôle devra les élever à la première position dans l'échelle commerciale.

Si nous examinons les routes de tous les autres canaux projetés,—de l'Outaouais, d l'Erié à Ontario, ou de la baie Georgienne,—nous voyons que tous et chacun de ces canaux sont destinés à être des auxiliaires de la route du St. Laurent. Notre devoir est d'amélioreı

cette navigation d'abord, parce que c'en est une qui a été éprouvée et que l'on sait pouvoir répondre à tous les besoins qu'elle est destinée à desservir. Ce serait folie de dépenser des millions pour aider maintenant des entreprises d'une utilité secondaire, lorsqu'une somme comparativement raisonnable peut suffisamment améliorer les travaux existants, comme les canaux de Welland et du St. Laurent, pour subvenir à tous les besoins du commerce pendant de nombreuses années encore, et avec le certitude d'en retirer un retenu considérable et de donner immédiatement une forte impulsion au développement du commerce de toute la confédération canadienne.

En se chargeant d'ouvrir à lui seul une voie de communication avec la mer, et sur ses propres eaux, pour le commerce de l'Ouest, le Canada a le droit d'espérer que l'influence des populations des Etats de l'Ouest (dont le commerce, qui constitue déjà les cinq huitièmes du trafic qui suit aujourd'hui la voie du canal Welland, serait par là développé davantage, et dont les produits acquerront une plus grande valeur à la suite de ces dépenses,) se fera sentir dans les conseils de leur pays, et que toutes les restrictions inutiles qui entravent aujourd'hui le commerce des deux pays seront abolies.

La question qui se présente maintenant est de savoir si, dans l'état actuel de nos relation commerciales avec les Etats-Unis, le Canada devrait entreprendre une pareilles dépense sans d'abord obtenir les concessions raisonnables qu'il a si clairement doit de demander. Il pourrait justement espérer que les lois de navigation des Etats-Unis fussent modifiées de manière à encourager de libres rapports avec le Canada, et que nos relations commerciales fussent mises sur un pied mutuellement avantageux aux deux pays.

Nous nous sommes afforcé de soumettre à Votre Excellence, dans cette communication, autant que nous le permettait le peu de temps à notre disposition, tous les renseignements qu'il nous a été possible de nous procurer sur ces importantes questions sans attendre que nous puissions soumettre notre rapport.

Au moyen du mode d'enquête catégorique que nous avons suivi, nous avons pu obtenir l opinion de la société en général sur toutes ces questions et en prenant une décision sur chacune d'elles, notre travail a été considérablement facilité par l'arrangement méthodique de ces volumineux témoignages, fait sous la direction de notre secrétaire, ainsi que par la connaissance profonde qu'il possède de nos travaux publics, grâce aux nombreuses années durant lesquelles il s'y est trouvé officiellement attaché tant pendant qu'après leur construction.

En exposant la ligne de conduite que nous recommandons de suivre au sujet des canaux, dans les pages précédentes, et en appuyant nos recommandations des faits et statistiques que l'on y trouve, le secrétaire a été habilement aidé, pour la partie historique et commercial, par M. J. G. Bourinot, qui a compilé, sous ses instructions, l'esquisse historique des canaux, sur les documents officiels et autres sources de renseignements qui se trouvaient dans les archives publiques, ainsi que les tableaux commerciaux et statistiques qu'il a tirés des témoignages produits devant la commission et autres moyens de renseignement qu'il a pu recueillir dans le cours de cette enquête.

Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

HUGH ALLAN, Président,
C. S. GZOWSKI,
D. D. CALVIN,
P. GARNEAU,
ALEXANDER JARDINE.
S. L. SHANNON.

SAMUEL KEEFER, *Secrétaire.*
Ottawa, 24 février 1871.

COMMISSION.

JOHN A. MACDONALD, *Proc. Gén.* CANADA. } LISGAR.

VICTORIA, par la Grâce de Dieu, Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne d'Irlande, Défensenr de la foi, etc., etc., etc.

A CASIMIR STANISLAUS GZOWSKI, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontari écuier, ingénieur civil ; DELINO DEXTER CALVIN, du township de Wolfe Island, dans comté de Frontenac, dans la province susdite, écuier ; GEORGE LAIDLAW, de la dite cité Toronto, dans la province susdite, écuier ; HUGH ALLAN, de la cité de Montréal, dans province de Québec, écuier ; PIERRE GARNEAU, de la cité de Québec, dans la dite provin de Québec, écuier, marchand ; l'honorable WILLIAM J. STAIRS, de la cité d'Halifax, da la province de la Nouvelle-Ecosse ; et ALEXANDER JARDINE, de la cité de St. Jean, dans province du Nouveau-Brunswick, écuier, commissaires pour les fins ci-dessous énoncées :—I à SAMUEL KEEFER, de la ville de Brockville, dans le comté de Leeds, dans la dite provin d'Ontario, écuier, ingénieur civil, secrétaire de notre présente royale commission, et à to autres qui ces présentes verront ou qu'elles pourront de quelque manière concerner ;

SALUT :—

CONSIDÉRANT qu'il nous semble que les améliorations requises pour le développeme du commerce de la grande région de l'Ouest et l'établissement de voies de communicatio avec la mer qui serait de nature à attirer une part considérable et annuellement croissante ce commerce dans l s eaux canadiennes, ainsi qu'une complète et vaste amélioration du systèn de canaux de notre Puissance du Canada, sur une échelle et d'un caractère tels qu'ils puisse répondre à l'extension et au développement de son commerce croissant, sont des questions la plus haute importance ;

SACHEZ DONC MAINTENANT, que reposant en vous, les dits CASIMIR STANISLAU GZOWSKI, DELINO DEXTER CALVIN, GEORGE LAIDLAW, HUGH ALLAN, PIERRE GARNEAU WILLIAM J. STAIRS, ALEXANDER JARDINE, et SAMUEL KEEFER, et en votre loyauté, intégrit et habilité, une foi et confiance spéciales, Nous, de Notre grâce spéciale, science certaine propre mouvement, et de Notre Royale volonté et bon plaisir, par ces présentes, en vertu conformément à l'acte du Parlement du Canada fait et passé en la trente-unièms année d Notre Règne, chapitre trente-huit et intitulé : " Acte relatif aux enquêtes concernant l affaires publiques, " vous nommons, constituons et désignons, vous, les dits CASIMIR STANI LAUS GZOWSKI, DELINO DEXTER CALVIN, GEORGE LAIDLAW, HUGH ALLAN, PIERR GARNEAU, WILLIAM J. STAIRS, ALEXANDER JARDINE, et telles autres personnes que no croirons convenable, par ordre de Notre Gouverneur-Général en conseil, d'ajouter à Notr présente Commission, pour être Nos Commissaires pour les fins suivantes, c'est à savoir instituer et faire une enquête approfondie sur les meilleurs moyens à prendre pour ouvrir de voies de communication avec la mer qui puissent avoir l'effet d'attirer une part considérable annuellement croissante du commerce de la partie Nord Ouest de l'Amérique du Nord vers le eaux canadiennes, ainsi qu'une complète et vaste amélioration du système de canaux de notr dite Puissance, sur une échelle et d'un caractère tels qu'ils puissent répondre à l'extension au développement de son commerce croissant ; et examiner dans le cours de cette enquête tou ce qui se rattache à cette question, tant au point de vue commercial qu'au point de vue d génie civil, dans le but de recueillir tous les renseignements qui peuvent être de nature fournir les données nécessaires pour servir de base à un plan de vaste amélioration des canau de notre dite Puissance, qui puisse permettre au Canada de faire avantageusement concurrenc

dans le commerce de transport de la grande région de l'Ouest ; et spécialement examiner les travaux publics et les améliorations ci-dessous énumérés, savoir :—

1o. Le canal Welland et son agrandissement.

2o. Les canaux du St. Laurent et leur agrandissement.

3o. L'approfondissement du lit du fleuve St. Laurent dans les rapides.

4o. L'approfondissement de ce fleuve dans ses endroits les moins profonds, entre les villes de Montréal et de Québec.

5o. Le canal Rideau et son amélioration, et le développement du commerce qu'il dessert.

6o. La construction d'un canal au Sault Ste. Marie, entre les lacs Supérieur et Huron.

7o. La construction d'un canal entre le St. Laurent et le lacs Champlain à Caughnawaga.

8o. L'amélioration des canaux entre la rivière Richelieu et le lac Champlain.

9o. L'achèvement de la voie de navigation de Montréal au lac Huron, par les rivières des Outaouais et des Français.

10. La construction du canal de la baie Georgienne, pour relier cette baie avec le lac Ontario.

11o. La construction d'un canal dans le canton de Murray, à travers la langue de terre située entre le lac Ontario et la baie de Quinté ; et

12o. La construction d'un canal à travers l'isthme qui sépare la baie de Fundy du golfe St. Laurent à la Baie-Verte.

Et aussi examiner lesquels des différents travaux et améliorations ci-dessus énumérés et mentionnés devraient, de l'avis de nos dits commissaires, être entrepris et construits dans le but susdit ; et dans quel ordre ils devraient être respectivement entrepris ; et qu'elles dimensions et profondeur il faudrait leur donner ; et de s'enquérir du coût probable de la construction et de l'amélioration de ces différents travaux, respectivement ; et généralement vous enquérir et constater tout ce qui se rattache à ce sujet, et en faire un rapport complet sous tous ses aspects, en faisant telles recommandations qui vous paraîtront, à vous nos dits commissaires et à toute autre ou toutes autres personnes que nous croirons devoir, par ordre de notre gouverneur-général en conseil, ajouter à notre présente commission royale, devoir contribuer au meilleur accomplissement de l'objet que nous avons ainsi en vue.

Pour avoir et exercer la dite charge de commissaires comme susdit, tous et chacun de vous nos dits commissaires ci-dessus nommés, ainsi que tout autre personne ou autres personnes que nous croirons convenable d'ajouter à cette commission comme susdit, durant notre royal plaisir.

Et nous vous requérons de plus, vous nos dits commissaires, de vous associer comme commissaires en vertu de notre présente commission royale, toute autre personne ou toutes autres personnes que nous jugerons convenable, par ordre de notre gouverneur-général en conseil, d'ajouter à cette commission comme commissaires en vervu d'icelle.

Et de plus nous vous nommons, constituons et désignons, vous, le dit SAMUEL KEEFER, pour être et agir comme secrétaire des dits commissaires.

Et nous voulons de plus et il nous plaît vous conférer, et nous vous conférons, conformément au statut à cet égard, à vous et chacun de vous, nos dits commissaires ci-dessus nommés et telles autres personnes que nous croirons convenable d'ajouter à notre présente commission royale comme susdit, la faculté et le pourvoir d'assigner à comparaître devant vous toute personne ou tous témoins, et de les requérir de rendre témoignage sous serment (ou sous affirmation solennelle s'ils ont le droit d'affirmation dans les causes civiles), verbalement ou par écrit, et de produire tels documents et choses que vous, nos dits commissaires, jugerez nécessaires à la complète élucidation des questions et matières que vous êtes par le présent chargés d'examiner et étudier.

Et nous ordonnons et requérons par le présent qu'une majorité d'entre vous, nos dits commissaires par le présent nommés et telles autres personne que nous croirons convenable d'ajouter à notre présente commission royale comme susdit, sera censée être et sera un quorum pour l'expédition des affaires et l'accomplissement des fins de notre présente commission royale.

De tout ce que dessus nos bien-aimés sujets, et tous autres que les présentes peuvent intéresser, sont par le présent requis de prendre connaissance et de se conduire en conséquence.

En foi de quoi nous avons fait rendre nos présentes lettres patentes, et à icelles fait appose le grand sceau du Canada, témoin : notre fidéle et bien-aimé le très-honorable John, Baro Lisgar de Lisgar et Bailieborough, dans le comté de Cavan, Irlande, et dans la pairie d Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, baronnet, et l'un des membres de notr très-honorable conseil privé, chevalier grand'croix de notre très-honorable ordre du bain, che valier grand'croix de notre ordre très-distingué de St. Michel et St. George, gouverneu général du Canada, et gouverneur commandant-en-chef de l'île du Prince-Edouard.

At Ottawa, ce seizième jour de novembre, dans l'année de notre Seigneur mil huit cen soixante-dix, et de notre règne la trente-quatrième.

Par ordre.

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

APPENCICE A.

EXTRAITS DES TÉMOIGNAGES MIS DEVANT LES COMMISSAIRES.

1o. Le canal Welland.
2o. Les canaux du St. Laurent.
3o. Le fleuve et les rapides du St. Laurent.
4o. Le fleuve St. Laurent de Montréal à Québec.
5o. Le canal Rideau.
6o. Le canal du Sault Ste. Marie.
7o. Le canal de Caughnawaga.
8o. Le canal de la rivière Richelieu.
9o. La navigation de l'Outaouais.
10o. Le canal de la baie Georgienne.
11o. Le canal Murray.
12o. Le canal de la Baie-Verte.
13o. Le canal St. Pierre.

CANAL WELLAND.

1. Dans quelle proportion le canal Welland devrait-il être agrandi, c'est-à-dire, quelle devrait être sa profondeur, la largeur de ses écluses et la longueur des sas entre les portes ?

—	Profondeur.	Largeur des écluses.	Longueur des sas.
S. D. Woodruff, Ste. Catherine, contrôleur, bureau du canal Welland.—A l'exception de la profondeur, des écluses de ces dimensions permettraient aux navires de passer les canaux du St. Laurent dans les deux sens. Si on avait cette profondeur sur les seuils des écluses, il serait facile de donner aux havres une profondeur correspondante. Dans les hautes eaux, les navires approchant de ce tirant d'eau peuvent entrer dans les havres. Il est peut être nécessaire que les écluses soient d'au moins 230 pieds de long (celles de Port Colborne ont des dimensions) pour la commodité des propulseurs et voiliers. Bien que la largeur soit plus que suffisante pour ces navires, il est tout de même à propos d'avoir des écluses proportionnées aux dimensions des navires qui naviguent sur le St. Laurent.	12	45	200
J. W. Winn, Montréal.—Il croit indispensable que les écluses de tous les canaux soient uniformes, qu'elles aient la profondeur actuelle de celles du canal Welland et la longueur et la largeur des écluses du St. Laurent, savoir : Cet agrandissement nécessiterait peu de travaux et de dépenses. Il n'aurait pas non plus l'effet d'enlever le trafic aux port cana-	$10\frac{1}{4}$	45	200

—	Profondeur.	Largeur des écluses.	Longueur des sas.
diens et de le diriger à Oswégo et à Ogdensburgh, comme cela arriverait probablement si on leur donnait une plus grande profondeur.			
G. E. Jaques, Montréal.	12	45	250
A. R. McGibbon, Montréal.—Il recommande qu'ils soient agrandis de manière à ce que leurs dimensions correspondent à celles des canaux du St. Laurent.			
David McLean et Cie., Montréal.—Ils recommandent qu'ils soient assez agrandis pour donner passage aux plus grands navires faisant le commerce sur les lacs supérieurs, et que 25 p. c. soient ajoutés à ces dimensions vu que les dimensions des navires fréquentant ces eaux augmentent chaque année, et que les havres de l'ouest sont maintenant en voie d'être dragués jusqu'à la profondeur nécessaire.			
Hon. Malcolm Cameron, Ottawa.—Il est d'avis que l'on devrait donner la même profondeur aux canaux du St. Laurent, de Beauharnois et de Lachine. Pour le présent, une plus grande profondeur occasionnerait trop de dépense.	12½	......	......
Chambre de Commerce, Toronto.—Elle est d'avis qu'ils devraient avoir les dimensions que le canal du Sault Ste. Marie aura lorsqu'il sera agrandi.	14	70	350
Association des marchands de grain, Toronto.—Elle recommande avec instance que la capacité du Welland égale celle du Sault Ste. Marie.			
Arthur Harvey, W. H. Howland, Toronto.	12½	45	210
J. H. Ingersoll, Ste. Catherine.	12	......	......
Chambre de Commerce, Ottawa.—Mêmes dimensions que celles du Sault St. Marie.	12	75	350
Chambre de Commerce, Kingston.	12½	37	200
George Fellers, Maire de Sandwich, pour Duncan Stewart, de Detroit.	14	45	275
Association de la Halle aux Blés de Montréal.—Elle recommande qu'ils soient agrandis *sans retard* de manière à ce que les plus grands bateaux à vapeur faisant le commerce des lacs supérieurs puissent les franchir.			
Chambre de Commerce, Toledo.—Même profondeur que sur les battures de Ste. Claire.	......	45	215
Chambre de Commerce d'Oswégo.	14 Au-dessus du seuil	45	250

—	Profondeur.	Largeur des écluses.	Longueur des sas.
Conseil de Ville de Ste. Catherine, par J. G. Currie.	12½	37	200
F. S. Holcomb, Toronto.—Il dit que les opinions sont partagées quant aux dimensions que les écluses devraient avoir. Les Américains adoptent la profondeur de 14 pieds sur les battures de Ste. Claire et pour le canal du Sault Ste. Marie. Cela devrait nous indiquer quelles dimensions nous devons donner à nos canaux pour contrôler le commerce de l'ouest.	14	75	350
W. H. Smith, Maître Marin, Owen Sound.—Les canaux de Welland et du St. Laurent devraient être d'égales dimensions.			
Chambre de Commerce, London.—Elle recommande que les canaux du St. Laurent et de Welland soient assez approfondis pour donner passage aux navires de long cours avec leur complète cargaison.			
Chambre de Commerce, Windsor. O.	14	45	275
Chambre de Commerce, Stratford, O.—Recommande que le Welland soit suffisamment agrandi pour donner passage aux plus grands voiliers et vapeurs navigant aujourd'hui sur les lacs supérieurs.			
Chambre de Commerce, Milwaukie.	15	50	300
Allan Gilmour, Ottawa.—Il est d'avis que lorsqu'il sera jugé nécessaire d'agrandir ce canal, l'on devrait se guider sur la profondeur des principaux ports des lacs et sur les dimensions des navires employés au commerce des lacs.			
Chambre de Commerce, Chicago.	14	35 à 40	250 à 300
Chambre de Commerce, Guelph.—Elle croit que les canaux actuellement utilisés devraient être assez agrandis pour donner passage aux navires tirant 14 pieds d'eau.			
Chambre de Commerce, Détroit.	15 à 16	45 à 55	250 à 275
Adam Brown Hamilton.—Les canaux de Welland et du St. Laurent devraient être assez agrandis pour donner passage à des navires d'au moins 1,000 tonnes, et même à ceux de 1,500 tonnes.			
F. Wilson, Port Dover.	12	36	180
Chambre de Commerce, Hamilton.—(Elle a envoyée comme sienne l'opinion de patrons et propriétaires de navires.) Les canaux du St. Laurent, y compris ceux de Beauharnois et de Lachine, devraient avoir la même profondeur et des écluses de mêmes dimensions que le canal Welland.	12	45	250 à 275

—	Profondeur.	Largeur des écluses.	Longueur des sas.
Chambre de Commerce, Stratford.—(Son secrétaire n'a envoyé que les réponses du secrétaire de la chambre de commerce de Chicago, qui sont déjà données.)	14	35 à 40	250 à 300
Angus Morrison, Vice-Président, Compagnie du Canal d'Ontario et Erié.—Les réponses à cette question et à la suivante sont identiques à celles du secrétaire de la chambre de commerce de Chicago, qui les a revisées.	14	35 à 40	250 à 300
Alvin Bronson, Oswégo.—Il est en rapport avec le commerce des lacs depuis son jeune âge, et il est d'avis que le Welland devrait être agrandi de manière à donner passage aux voiliers et propulseurs d'environ 750 tonnes du meilleur modèle. Il exclut les vapeurs à aubes et les grands navires armés en guerre. Des écluses de suffiraient à ces navires de 750 tonnes. Il croit que des écluses de cette dimension suffiraient au commerce intérieur des lacs, des provinces inférieures et de la Nouvelle-Angleterre. Il serait impolitique de faire de plus grandes écluses, car elles nécessiteraient de forts déboursés, créeraient un fort courant dans le canal et seraient longues à manœuvrer, et tout cela pour faciliter le passage de rares navires venant de l'océan. Dans l'attente que le Welland serait agrandi, les propriétaires du côté ouest d'Oswégo ont dépensé $100,000 pour obtenir 12 pieds d'eau de ce côté de la rivière. Les objections aux grandes écluses et canaux profonds sont les suivantes : *Premièrement.*—Ce qu'ils coûtent au gouvernement et la nécessité des péages élevés, ce qui diminue d'autant leur utilité. *Deuxièmement.*—La nécessité de fortes et fréquentes dépenses qu'ils imposent pour rendre les havres et rivières navigables pour les grands navires. Ils tendent aussi à jeter le commerce des lacs entre les mains de grands capitalistes ou de riches associations à l'exclusion de ceux disposant de moyens inférieurs, ou à donner ce monopole à quelques cités populeuses capables de faire de grands déboursés pour l'amélioration de leurs havres, et cela au détriment des autres villes qui ne disposent pas de même moyens de concurrence. *Troisièmement.*—Il pense qu'une grande partie du futur trafic des lacs donnera la préférence aux propulseurs. Si ces derniers sont construits en bois et de plus de 200 pieds de long, il faudra que leur coque solidifié par de fortes courbes, ce qui augmenterait le prix de leur construction, tout en diminuant d'autant leur capacité.	12	45	200 excl. des portes
Charles Howard, New-York.—Ces écluses seront assez grandes pour donner passage à des navires de 800 tonnes, et même à des bâtiments de mer de 1,000 tonneaux, lorsqu'ils seront chargés aux deux tiers.	12	36	20
Edsall et *Wilson*	12	50	25

—	Profondeur.	Largeur des écluses.	Longueur des sas.
Wright, M. P.—Le canal Welland devrait avoir les mêmes dimensions que celui du Sault Ste. Marie.			
...m. John Young, Président de la Chambre de Commerce du Canada.—Demande qu'ils soient agrandis suffisamment pour les propulseurs de 850 à 900 tonnes qui font actuellement le trafic des lacs supérieurs puissent descendre du lac Supérieur jusqu'à Montréal et Québec, ou jusqu'à Halifax, sans rompre leur chargement.			

2. Quelles sont les dimensions des navires qui conviennent le mieux à la navigation, et qui pourraient, au plus bas prix possible, transporter les produits de ...hicago aux ports du lac Ontario ? Seraient-ce des voiliers ou des vapeurs qui ...nviendraient le mieux ?

...E. Jaques, Montréal.—Il est d'avis que pour commander le commerce de l'ouest et le diriger par la route du St. Laurent, les vapeurs et voiliers sont également nécessaires—chacun d'eux pouvant transporter de 15,000 à 20,000 boisseaux de grain, ou leur équivalent en barils de farine, porc, etc.

...hambre de Commerce, Toronto.—1. D'une capacité de 36,000 à 50,000 boisseaux ; 2. Les vapeurs conviendraient le mieux.

...rthur Harvey, W. H. Howland, Toronto.—Une capacité d'au moins 25,000 boisseaux. Les voiliers conviendraient mieux si les canaux ne sont pas approfondis ; s'ils le sont, les vapeurs devraient être préférables.

...hambre de Commerce, Ottawa.—Longueur des propulseurs, 320 pieds, bau 70, tirant d'eau, 11 pds., 6 p. Il faut tenir compte du commerce du lac Supérieur, car durant la prochaine saison, le commerce de grain de Minnesota (qui s'élève maintenant à 20,000,000 boisseaux) pourra être acheminé le long de ce lac par le chemin de fer de Duluth à St. Paul, et par le chemin du pacifique nord de Duluth à Georgetown, sur la Rivière-Rouge, d'où il y a une communication à la vapeur jusqu'au Fort Garry.

...hambre de Commerce, Kingston.—Des voiliers pouvant transporter 30,000 boisseaux.

...F. Fellers Maire de Sandwich pour Duncan Stuart, de Détroit.—Si les canaux sont agrandis, ce sont des propulseurs de 1,500 tonnes, de 250 pieds de long, de 15 pieds de cale et de 37 à 40 pieds de bau qui conviendront le mieux. Avec des engins à basse pression, ces propulseurs coûteraient de $95,000 à $100,000, cours américain.

...hambre de Commerce, Tolédo.—1,000 tonnes—les vapeurs sont plus économiques.

...ugh McLennan (Gérant de la Compagnie de Transport.)—Avec les navires actuels, et aussi par rapport à la longueur du trajet, des voiliers d'une capacité de 20,000 boisseaux sont ceux qui conviennent le mieux.

...hambre de Commerce, Oswégo.—Pour les lacs supérieurs, l'expérience a démontré que les plus grands voiliers et propulseurs sont ceux qui transportent le fret à meilleur marché ;

conséquemment, le canal devrait être adapté aux navires de la plus grande dimen Quant à la question de savoir quelle classe est la plus économique, il est très prob qu'avant longtemps, si on tient compte de la concurrence des voies ferrées, les vap auront le monopole du commerce de transport.

Conseil de Ville de Ste. Catherine.—Des navires de 185 pieds de long et de 34 de bau ceux qui conviennent le mieux. Ils peuvent transporter 40,000 boisseaux de grain.

W. H. Smith, Owen Sound.—De 35 à 40,000 boisseaux; tirant d'eau, 11 pds., 6 pouc

Chambre de Commerce, Windsor, Ontario.—Des propulseurs d'une capacité d'environ 1 tonnes.

Chambre de Commerce, Milwaukie.—D'une capacité de 35,000 boisseaux. Jaugeage tonnes; jaugeage réel, 1,200 tonnes. Les voiliers sont plus économiques, mais vapeurs conviennent également.

Allan Gilmour, Ottawa.—Il pense que l'on retirerait peu de bénéfice, si toutefois on retirait de l'emploi de plus grand navires que ceux qui naviguent aujourd'hui sur ces Il croit qu'à présent des barges légèrement mâtées et gréées, pour aller à la voile quan vent le permet mais qui sont remorquées en d'autres temps par de puissants vapeurs, servent une grande partie des lacs, particulièrement pour le transport du bois de c truction, qu'elles acheminent à meilleur marché et plus promptement que les voi ordinaires. Le commerce de transport pourrait être avantageusement développé de c manière.

Chambre de Commerce, Chicago.—Ce sont des voiliers que l'on emploie principalement, est probable qu'il en sera ainsi longtemps. Ceux d'une capacité de 35,000 à 50, boisseaux sont les plus avantageux.

Chambre de Commerce, Détroit.—Le fret peut être acheminé à meilleur marché par la grande classe de navires que peut permettre la profondeur de nos havres et canaux- 1,000 à 1,500 tonnes—mais la préférence est certainement pour les vapeurs, a raiso leur plus grande vitesse.

Adam Brown, Hamilton—Comparativement, les grands navires peuvent être manœuvr moins de frais que les petits. Vu les taux élevés du remorquage sur les canaux du Laurent, et le temps qu'ils nous épargne, les vapeurs peuvent transporter les grains Chicago à Montréal à meilleur marché.

G. Wilson, Port Dover.—Des navires à vapeur.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Dans les circonstances actuelles, des vapeurs d'une c cité de 15,000 boisseaux et des voiliers d'une capacité de 15 à 18,000 sont ceux conviennent le mieux. Elle croit que le nombre des vapeurs augmente plus rapiden rapidement que celui des voiliers—fait qui démontre que les premiers sont plus a tageux.

Alvin Bronson, Oswégo.—(Voir sa réponse à la 1er question.)—L'agrandissement qu'il rec mande ajouterait 50 par cent à la capacité actuelle du canal et de ses écluses. voiliers et vapeurs devraient être d'une capacité de 24,000 boisseaux au lieu de 16,0 ou d'un jaugeage de 720 tonnes au lieu de 480, et du modèle le plus approuvé. Il probable que le trafic finira par donner la préférence aux propulseurs.

Charles Howard, New-York.—L'expérience à clairement démontré que les navires de de 700 ou 800 tonnes ne sont pas, sur ces lacs, aussi avantageux que ceux d'un moin tonnage, même lorsqu'ils ne sont pas tenus de passer par les canaux, et les archives nos assurances témoignent que sur les lacs les petits navires sont plus sûrs, et que su mer ils le sont autant que les grands. Sauf quelques exceptions, nos havres ne peuv

admettre, dans le beau temps, des navires tirant plus de 12 pieds d'eau, et même lorsqu'ils ne tirent que 10 ou 11 pieds, il y a danger pour eux d'y entrer pendant une tempête. La nature a mis des obstacles en face de la plupart de nos havres, et les grandes battures qui traversent aussi quelques-unes de nos grandes voies de communication, et cela en dépit de l'art et du temps—feront qu'il sera nécessaire de construire de légers navires. Selon lui, il y aura toujours sur ces lacs plus de navires de moins de 500 tonnes que d'un plus fort tonnage. D'un autre côté, les voiliers de plus de 700 ou 800 tonnes ne pourraient pas naviguer en sûreté sur les lacs, quand même les havres et canaux seraient assez profonds. Les navires à voiles carrées ne peuvent avoir assez d'espace pour manœuvrer—ils sont jetés à la côte avant d'avoir eu le temps de virer de bord. Les seuls navires propres à cette navigation des goélettes à voilure américaine. Des navires de 700 ou 800 tonnes doivent avoir trois mâts, sinon leurs voiles seront trop grandes—ce qui est à la fois un danger et une nuisance. Ceux qui sont destinés à voyager à l'étranger pourraient être à voiles carrées à l'avant et cette voilure conviendrait également à la navigation des lacs et de l'océan. A son avis, le commerce des lacs sera à peu près également partagé entre les voiliers et propulseurs. Il parle d'après son expérience—la plus grande partie de sa vie a été occupée au commerce des lacs, car dès 1829 il déchargea une cargaison à Ste. Catherine.

...sall et Wilson.—Pour le trafic de complet parcours, des vapeurs de 800 à 1,500 tonnes, et que les écluses soient agrandies. Pour le cabotage, des voiliers.

...Wright, M.P.—Des propulseurs tirant 12½ pieds d'eau.

---

3. De quelle classe et dimensions sont les navires—à vapeur ou à voiles—...uellement employés à la desserte du commerce entre Chicago et Buffalo et ...re les ports des lacs Erié et Michigan ?

...mbre de Commerce, Toronto.—De toute classe, de 100 à 1,000 tonnes.

...hur Harvey, W. H. Howland, Toronto.—Entre les lacs Michigan et Erié, le commerce est principalement desservi pas des voiliers, mais entre le Supérieur et d'autres lacs, principalement par des vapeurs. Des voiliers de 100 à 800 tonnes; des vapeurs de 100 à 1,200, mais surtout de 400 à 900 tonnes.

...mbre de Commerce, Kingston.—De la capacité de 10 à 50,000 boisseaux; voiliers et vapeurs.

...Fellers, Maire de Sandwich, pour Duncan Stuart de Détroit.—Vapeurs et voiliers dont la capacité varie de 300 à 1,500 tonnes. Aujourd'hui, il n'y en a qu'un de cette dernière classe. Le vapeur à hélice *Philadelphia*, qui a été beaucoup employé sur les lacs de l'ouest. La navigation à vapeur finira par prévaloir.

...mbre de Commerce, Tolédo.—De différentes classes—vapeurs, voiliers et barges—d'une capacité de 7,000 à 45,000 boisseaux, ou de 150 à 1,500 tonnes.

...mbre de Commerce, Oswégo.—Propulseurs et voiliers de toutes dimensions, dont quelques uns ont une capacité de 50,000 boisseaux.

...nseil de Ville, Ste. Catherine.—Vapeur et voiliers—un grand nombre ont 165 pieds de long et 32 pieds de bau ; d'autres ont près de 200 pieds de long.

...H. Smith, Owen Sound.—Voiliers et vapeurs.—La plus grande partie des premiers naviguent sur le lac Supérieure ; les autres sur les lacs Erié et Michigan.

...mbre de Commerce, Milwaukie.—Vapeur et voiliers—de 400 à 1,500 tonnes.

Chambre de Commerce, Chicago.—Propulseurs de 400 à 1,500 tonnes et voiliers de 50 à 1,200 tonnes.

Chambre de Commerce, Détroit.—Voiliers pour la plupart—de 300 à 1,500 tonnes.

Adam Brown, Hamilton.—On emploie indifféremment les vapeurs et voiliers, mais dep quelque temps on est porté à augmenter les dimensions des navires pour les lacs supérie Le minimum et le maximum de leur capacité varient de 1,500 à 42,000 boisseaux. n'y a pas beaucoup de ces derniers, mais leur nombre augmente.

George Wilson, Port Dover.—Voiliers d'une capacité de 15,000 à 35,000 boisseaux; ba à vapeur de 35,000 à 70,000.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Vapeur et voiliers d'une capacité d'environ 30,0 boisseaux.

Edsall et Wilson.—Vapeurs, et voiliers et barges; voiliers, de 200 à 1,000 tonnes; vape de 500 à 1,500 tonnes.

---

4. Y a-t-il quelque différence dans la moyenne du prix du transp du grain de Chicago à Kingston et Oswégo? S'il en est, est-elle due à rareté relative des navires canadiens, aux lois de navigation des Etats-Un ou à d'autres causes?

Chambre de Commerce, Toronto.—Le taux est à peu près le même, les conditions ét égales.

Arthur Harvey, W. H. Howland, Toronto.—Très peu; les taux sont généralement mêmes. Le commerce est principalement desservi par des navires américains, parce les plus grands navires que l'on peut employer transportent le fret à meilleur marché qu'en vertu des lois de navigation des Etats-Unis, les grands navires canadiens ne peuv desservir ce commerce avec profit, vu qu'ils ne peuvent aller que de Chicago à Kings tandis que les navires américains peuvent naviguer de Chicago, ou de Milwauki Kingston et à Oswego.

Chambre de Commerce, Kingston.—Règle générale, la cote du fret de Chicago et Milwa à Kingston est la même que pour Oswégo, mais lorsque le fret est abondant, le t d'Oswégo est souvent coté à un demi centin de moins, parce que les navires qui von sont sûrs d'un prompt déchargement et ont plus de chance d'avoir un chargement retour. S'il arrive—comme cela se voit quelques fois—qu'ils n'y a que peu ou p d'envois au Canada, les navires canadiens sont forcés d'attendre ou de prendre du à bas prix pour Kingston, tandis qu'un navire américain peut prendre un chargem pour Oswégo ou Buffalo.

G. Fellers, Maire de Sandwich pour Duncan Stuart, Détroit,—Peu ou point de d rence lorsque le canal sera agrandi. Aujourd'hui, vu le manque d'esprit d'initiative fait que Kingston n'offre que peu de facilités au commerce, les navires américains évi ce port autant que possible. Un pareil état de choses entrave nécessairement le comme

Chambre de Commerce, Tolédo.—Si nous avions d'égales facilités à Kingston pour le déc gement des navires, et du fret pour le trajet de montée, il n'y aurait pas de différenc

Hugh McLennan, Montréal, Gérant de la Compagnie de transport de Montréal.—I aller à Kingston et Oswégo, les taux sont à peu près les mêmes.

Chambre de Commerce, Oswégo.—Très peu de différence. Les prix du fret de Chica Kingston ou Oswégo sont presque toujours les mêmes, vu que le surplus des na canadiens demandant du fret à Chicago diminue les prix de transport à Kingsto

que le surplus des navires américains en fait autant pour Oswégo et *vice versa*. Ils peuvent varier d'un centin par boisseau, selon la saison et la demande, tout comme entre Kingston et Oswégo.

Conseil de Ville Ste. Catherine.—Il n'y a pas de différence.

W. H. Smith, Owen Sound.—Réponse affirmative. Comme il n'y a que peu d'acheteurs et de navires canadiens, Buffalo et Oswégo ont la préférence. Les règlements des Etats-Unis excluent les navires canadiens.

Chambre de Commerce, Milwaukie.—Pour Oswégo ils sont de ½ c., de moins parce qu'il n'y a pas de fret retour de Kingston ; cela n'est nullement dû à la rareté des navires canadiens ni aux lois de navigation des Etats-Unis.

Chambre de Commerce, Chicago.—Le prix du fret entre Chicago et Kingston ou Oswégo sont un peu à l'avantage d'Oswégo, mais cela est seulement dû à ce qu'on y trouve plus de fret de retour.

Chambre de Commerce, Détroit.—Il n'y a que peu de différence dans la moyenne du prix de transport du grain de Kingston à Oswégo, et elle est au désavantage des navires américains.

Adam Brown, Hamilton.—Le prix du fret est plus élevé à destination d'Oswégo, parce que Chicago et Oswégo sont des ports américains. Les navires américains seuls peuvent prendre des chargements pour cette route, les navires canadiens en étant empêchés par les lois de navigation des Etats-Unis, mais les premiers peuvent prendre des chargements pour Kingston.

George Wilson, Port Dover.—Réponse négative.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Il n'y a pas de différence, sauf les facilités qu'offre Oswégo pour le déchargement des navires, avantage qu'on ne trouve pas à Kingston.

Edsall et Wilson.—Deux centins de moins pour le transport à Kingston. Cela est quelquefois dû au trop grand nombre de navires canadiens faisant le trafic de complet parcours. Le commerce est périodique.

---

5 Quelle réduction par boisseau s'opérerait dans le prix du fret de Chicago à Kingston et Oswégo, si le canal Welland était suffisamment agrandi pour donner passage à la plus grande classe de navires desservant aujourd'hui le commerce de Chicago, ou Milwaukie à Buffalo ?

Chambre de Commerce Toronto.—De 2 à 3 centins.

Arthur Harvey, W. H. Howland, Toronto.—De 2 à 3 centins.

Chambre de Commerce, Ottawa.—D'un tiers au moins, sinon des deux tiers.

Chambre de Commerce, Kingston.—De 1½ c. par boisseau.

Chambre de Commerce, Tolédo.—40 p. c.

G. Fellers, maire de Sandwich, pour Duncan Stuart, de Détroit.—Au moins 25 p. c.

Hugh McLennan, Montréal.—La différence entre Buffalo et Oswégo à Kingston est actuellement d'environ 5 cts. pour le grain. L'agrandissement du canal la réduirait de 1½ c. à 2 cts. par boisseau (le péage du navire est d'environ 1 c.) Deux centins réduiraient de moitié la différence actuelle.

Chambre de Commerce, Oswégo.—Puisque le changement d'un navire passant par le canal Welland peut être maintenant de 18,000 boisseaux de blé, il est probable qu'un navire en portant 50,000 boisseaux pourrait frêter à au moins 25 p. c. à meilleur marché que les navires de la capacité actuelle. La proportion serait la même quant aux grands et petits propulseurs.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—De 20 à 25 p. c.

W. H. Smith, Owen Sound.—Les prix varient suivant le nombre des navires ; différence de 1 à 1½ p. c. ; certaines saisons, pas du tout de différence.

Chambre de Commerce, Milwaukie.—25 p. c.

Chambre de Commerce, Chicago.—De 2 à 2 cts. quant les prix sont bas davantage quand ils sont élevés.

Chambre de Commerce, Détroit.—25 p. c.

Adam Brown, Hamilton.—10 p. c., sur le prix du fret serait une estimation peu élevée.

George Wilson, Port Dover.—2 cts. par boisseau.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Environ 12½ p. c.

Esdall et Wilson.—4 cts. par boisseau.

---

6. Pour les trois dernières années, quelle a été la différence moyenne dans les prix du fret de Chicago à Buffalo et Kingston ou Oswégo ?

Chambre de Commerce, Toronto.—De 5 à 6 cts.

Arthur Harvey, W. H. Howland, Toronto.—De 5 à 6 cts.

Chambre de Commerce, Kingston.—Un tiers de moins pour Buffalo.

G. Fellers, maire de Sandwich, pour Duncan Stuart, de Détroit.—De 3 à 5 cts. par boisseau.

Chambre de Commerce, Oswégo.—Elle a transmis les chiffres suivants :

	1869.	1870.
	cts. m.	cts. m.
Moyenne du fret pour le blé, de Chicago à Oswégo	10 7	10 6
" " " " Buffalo	6 6	6 2
Différence	4 1	4 4

Ce qui suit indique le prix du fret pour le blé, de Chicago à New York, par le lac et le canal, pendant la saison de navigation des années ci-dessous mentionnées :

	1869.	1870.
	cts. m.	cts. m.
Par Buffalo	22 9	17 2
" Oswégo	23 5	18 5

En 1870, si la route de Buffalo a été plus avantageuse, cela est dû à la diminuntion des péages sur les canaux de l'Etat de New-York.

Conseil de Ville, Ste. Catherines.—Environ 5 cts.

Chambre de Commerce, Milwaukie. – 5 cts. par boisseau.

Chambre de Commerce, Chicago.—De 4 à 7 cts. ; moyenne probable, 4½ cts.

Chambre de Commerce, Détroit.—De 50 à 75 p. c.

George Wilson, Port Dover.—Quatre centins.

Chambre de Commerce, Hamilton.—De Chicago à Buffalo, le prix moyen a été d'environ 6 cts
" à Kingston ou Oswégo " " 10 "
par boisseau de 60 livres.

W. J. Patterson, Montréal.—La moyenne du prix du fret (par boisseau de blé) acheminé par les goëlettes ou les propulseurs, de Chicago à Kingston, a été comme suit pour les quatre années suivantes :

	cts.		cts.
1863	12½	1865	13½
1864	14	1866	14

Ces prix sont cotés sur le cours américain. Pendant ces années, la moyenne du taux de Kingston à Montréal a été de 4 cts. (en or). En 1868, la moyenne du taux par propulseur, de Chicago à Montréal, a été de 13 cts. (en or) ; en 1869, de 12 cts. Ainsi la grande différence est en faveur de Montréal.

Edsall et Wilson.—En 1868–69, de Chicago à Buffalo, 6 cts. En 1870, de Kingston ou d'Oswégo, 5 cts.

---

7. Pour les trois dernières années qu'elle a été la différence moyenne du prix du fret entre Buffalo et New-York et entre Oswégo et New-York.

Chambre de Commerce, Toronto.—Voir le rapport du mouvement du commerce de Buffalo.

Chambre de Commerce, Tolédo.—De 3 à 4 cts. par boisseau sur le blé et le blé-d'Inde.

G. Fellers, maire de Sandwich, pour D. Stuart, de Détroit.—A peu près la même différence que pour le fret des lacs—quelquefois un peu moins, quelquefois un peu plus que cette différence. Ces différences seraient les mêmes pour tous les ports de lac entre les points mentionnés.

Chambre de Commerce, Oswégo.—Moyenne du prix du fret sur le canal pour le blé:—

	1868.			1869.			1870.		
	cts.	m.	ths.	cts.	m.	ths.	cts.	m.	ths.
De Buffalo à New-York	15	6	5	16	3	1	11	0	3
D'Oswégo "	11	2	2	11	8	1	8	0	0
Différence	4	4	3	4	5	0	3	0	3

Pendant les trois dernières saisons de navigation les péages de canal ont été comme suit :—

	cts.	m.	ths.	
1868	0	3	0	par 1,000 lbs. par mille.
1869	0	3	0	" " " " "
1870	0	5	1	" " " " "

En 1870, la réduction des péages de canal a été de 50 par cent, ce qui a donné à Buffalo l'avantage de 1 cent 4 m. 7-dixème de mille par boisseau sur Oswégo, comparativement aux années précédentes.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—De 5 à 6 cents.

Chambre de Commerce, Milwaukie.—33½ par cent de moins d'Oswégo.

Chambre de Commerce, Chicago.—Jusqu'à 2 cent par boisseau l'année dernière

George Wilson, Port Dover.—5 cents dans le premier cas, 3 cents dans l'autre.

Chambre de Commerce, Hamilton.—6 cents en faveur d'Oswégo.

Edsall et Wilson.—4 cents en faveur d'Oswégo.

---

8. Quelle différence subirait la demande du sel de mer ou des Etats-Unis et du charbon pour les bateaux à vapeur ou autre charbon, si, pour le commerce de Kingston l'on employait sur les lacs supérieurs la plus grande classe de navires américains?

Chambre de Commerce, Toronto.—Probablement un grande augmentation.

Arthur Harvey, W. Howland, Toronto.—De l'ouest, la demande de sel augmenterait considérablement si la navigation, depuis les lacs supérieurs jusqu'à Montréal, était améliorée dans son complet parcours. En toute probabilité, le charbon pour les steamers et les besoins domestiques serait pris pour fret de retour sur une longue distance à l'ouest sans qu'il fut besoin d'approfondir les canaux du St. Laurent et le canal Welland ; ce fret de retour serait restreint au charbon américain d'Oswégo, et ne rapporterait aucun profit aux producteurs canadiens, ni n'emploirait de navires canadiens.

Chambre de Commerce, Kingston.—Aucune différence.

G. Fellers, Maire de Sandwich, pour D. Stuart, de Détroit.—De plus bas prix pour le fret augmenteraient considérablement la demande du sel étranger, et l'augmentation du tonnage des steamers favoriserait aussi beaucoup l'usage du charbon de la Nouvelle-Ecosse, car il serait alors apporté par les plus grands navires qui pourraient franchir le lac St. Pierre et immédiatement transbordé à Montréal sur des barges pour approvisionner le marché à charbon de Kingston, Toronto, canal Welland, etc. A leur retour, ces navires pourraient transporter à bas prix de la farine, du bœuf, du lard, du fromage et autres produits du Canada Ouest pour les besoins de la population des provinces maritimes.

Chambre de Commerce, Oswégo.—Diminuer le prix du fret par l'emploi de grands navires aurait sans doute l'effet de faire augmenter la demande du sel de mer, mais la consommation de cet article dépendrait du tarif canadien. Quand au charbon, il est probable qu'il ne s'opèrerait guère de changement, excepté que la diminution dans le prix du fret aurait l'effet de faire diminuer le prix du charbon de la Nouvelle-Ecosse aux ports de l'ouest.

Conseil-de-Ville, Ste. Catherines.—La demande de ces deux articles augmenterait.

Chambre de Commerce, Milwaukee.—Une augmentation sensible.

Chambre de Commerce, Chicago.—Ces questions dépendent plus du tarif américain que du prix du fret ; avec un tarif modéré la demande augmenterait considérablement, surtout pour le sel.

Chambre de Commerce, Détroit.—Si les frais de transport sont diminués (ce qui aura certainement lieu en subtituant de grands navires aux petits) cela rendra plus général l'usage d'articles volumineux pour le fret desquels on ne peut payer un haut prix.

Adam Brown, Hamilton.—La réponse est affirmative. Il pense que le charbon des provinces maritimes pourrait être apporté dans le Haut-Canada et se vendre à meilleur marché que

le charbon américain. Il croit aussi que la demande de sel serait plus grande de Québec et de Montréal. Le prix du sel à Liverpool est si modique que toute réduction dans ses frais de transport aura certainement l'effet d'augmenter la consommation de cet article au lieu de la livraison Chicago est la ville où il se fait le plus de salaison, et comme le sel de Liverpool est préféré à celui des Etats-Unis, sa consommation devra augmenter dans la proportion de la réduction du fret.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Une réduction dans le prix de fret augmenterait la demande.

Edsall et Wilson.—Quand au sel anglais, il n'y aurait pas de différence. On le transporte maintenant de Kingston à Chicago pour 75 cents à $1 la tonne. Il est peu en demande. Le sel des îles Turques pourraient être apporté par le St. Laurent. Il est douteux que nous pourrions faire concurrence au charbon américain.

---

9. En faisant une distinction entre les prix d'été et d'hiver, quels ont été, pour trois années, les prix relatifs du fret entre Chicago et Montréal, et Chicago et New-York ?

Chambre de Commerce, Kingston.—13 cts. jusqu'à Montréal ; 18 cts. jusqu'à New-York— en été. Les prix d'hiver, au caprice des gérants de chemin de fer.

G. Fellers, Maire de Sandwich, pour D. Stuart, de Détroit.—Les prix d'hiver ont été d'au moins 30 p. c. à l'avantage de Montréal. Par chemin de fer, ils ne seraient pas être plus élevés pour un lieu que pour l'autre.

Chambre de Commerce, Oswégo.—Pour les prix jusqu'à New-York, voir question 7.

Conseil de Ville, Ste. Catherines.—Les prix d'été ont été de 13 cts. jusqu'à Montréal ; Les prix d'été ont été de 17 cts. jusqu'à New-York.

Chambre de Commerce, Milwaukee.—Prix d'été environ 2 cts. de moins que jusqu'à Montréal.

Chambre de Commerce, Chicago.—Prix d'été, d'environ 13 cts. jusqu'à Montréal; do 20 cts. à New-York—Par boisseau de blé.

Chambre de Commerce, Détroit,—Prix d'été, de 25 p. c. de moins que jusqu'à Montréal.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Prix de Chicago à Montréal, environ 13½ cts. par boisseau ; do à New-York, 22½ cts. par boisseau.

W. J. Paterson, Chambre de Commerce de Montréal.—Il donne les chiffres suivants (puissés à des sources officielles) comme la moyenne du prix du fret, par boisseau de blé de Chicago à New-York :—

Années	Par Buffalo.	Par Oswégo.
1861	27¼	27
1862	26½	26¼
1863	23	22¾
1864	28¼	28½
1865	26¾	27½
1866	30½	31½
1867	22½	22½
1868	23	23
1869	23	24¼

Le taux moyen payé pour le transport par propulseur, de Chicago à Montréal (1868) a été d 13 cts. en or; en 1869, il a été de 12 cts. en or.

Ces chiffres indiquent une immense différence en faveur de la route du St. Laurent jusqu' Montréal comme port de mer (la différence dans le temps est de 10 ou 12 jours), e cependant, seulement une petite partie se rend à la mer par cette route.

Bien que les factures du blé reçu à Montréal dans la saison de 1870 indiquent une diminutio de 724,019 boisseaux sur 1869, le total est cependant un tiers de la quantité trans portée de l'ouest à la cité de New-York ; mais il est impossible que cette proportion s maintienne, car le peu de capacité des écluses du canal Welland force les navires canadien à s'employer au commerce des lacs. Les chiffres suivants sont très persuasifs sous c rapport :—

Blé et blé-d'Inde reçus à Kingston dans la saison de 1858 :

58 chargements de navires anglais	839,948 boisseaux.
46 " " des Etats-Unis	641,311 "

Blé et blé d'Inde reçus des Etats-Unis durant la saison de 1870, selon l'état ci-dessus fait pa *une* compagnie de transport :

79 cargaisons en navires britanniques	1,127,987 boisseaux
111 " " américains	1,892,875 "

La quantité totale de grain reçu de ports des Etats-Unis à Kingston, dans la saison de 1870 ne s'élève au-delà de 6,000,000 boisseaux.

La proportion est estimée—

En navires britanniques, à	2,256,000 boisseaux
" américains, à	3,785,000 "
	6,041,000

En 1857 il y avait au moins autant de navires canadiens de toutes classes qui desservaient l commerce entre les lacs supérieurs et inférieurs qu'en 1870, tandis que durant la mêm periode le nombre des navires américains s'est probablement doublé dix fois. Des relation de commerce défavorables ont sans doute beaucoup contribué à cette décroissance du trafi canadien, et comme l'agrandissement du Welland serait d'un grand avantage en ce qu'i ferait disparaître un obtacle naturel—et s'il est permis aux navires américains de franchi ensuite ce canal—il se peut que le gouvernement en retirera quelque avantage en retour.

Edsall et Wilson.—1868–69, de Chicago à New-York, 26 cts. ; do à Montréal, 18 cts.—en été 1870 Chicago à New-York, 19 cts. ; do à Montréal, 17 cts. En 1870, la baisse des pri jusqu'à New-York était due à la concurrence des voie ferrées.

10. Durant les vingt dernières années, y a-t-il en augmentation dans l nombre relatif de quelque classe de navires employés à la desserte du commerce

Chambre de Commerce, Toronto.—Une grande augmentation dans le nombre des navires d'u fort tonnage.

Arthur Harvey, W. H. Howland, Toronto.—Dans le nombre des grands navires américains Les grands navires construits en Canada sont généralement devenus la propriété d'Américains, par la raison que dans leur trafic jusqu'à Kingston il ne pouvaient se procurer u chargement de retour, ce qui leur rapportait comparativement peu de bénéfices.

Chambre de Commerce, Kingston.—Une augmentation dans le nombre des plus grands navires capables de passer par le canal Welland.

G. Fellers, maire de Sandwich, pour D. Stuart, de Détroit.—Les vapeurs remplacent rapidement les voiliers, car le fret demande toujours à être acheminé promptement.

Chambre de Commerce, Tolédo.—Il y a eu augmentation dans le nombre des vapeurs et voiliers de grandes dimensions.

Chambre de Commerce, Oswégo.—Une très-grande augmentation dans le nombre des grands propulseurs, ainsi que dans le nombre des voiliers de grandes dimensions comparativement aux navires et propulseurs naviguant par le canal Welland. Il est propable que les trois quarts des vapeurs et voiliers construits depuis 10 ans sur les lacs supérieurs ne *pourraient franchir* le Welland ; mais il va sans dire que la plupart de leurs propriétaires seraient heureux de les y faire passer, si cela était possible, car moins le voyage est long, plus le fret se transporte à bon marché et plus le navire y trouve son compte. Ce qui précède s'accorde avec l'opinion des propriétaires de grands vapeurs et voiliers des lacs supérieurs.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Le nombre des vapeurs a augmenté davantage en proportion.

W. Smith, Owen-Sound.—En bateaux à vapeur, barges à vapeur et barges.

Chambre de Commerce, Milwaukie.—Vapeurs.

Chambre de Commerce, Chicago.—Le nombre des grands navires augmente constamment.

Chambre de Commerce, Détroit.—Vapeurs.

Adam Brown, Hamilton.—En vapeurs et voiliers de grsndes dimensions.

George Wilson, Port Dover.—En navires aussi grands que peut le permettre le canal.

Chambre de Commerce, Hamilton, En propulseurs et voiliers de grandes dimensions.

Edsall et Wilson.—Une très grande augmentation dans le nombre des voiliers anglais ; do des vapeurs et voiliers américain.

Hon. John Young.—Le commerce encore dans son enfance exigeait la plus petite classe de navires. A mesure qu'il augmentait, il a fallu aussi augmenter le nombre des navires ; mais durant les 20 dernières années, on a reconnu que les frais de transport étaient beaucoup moindres par les grands que par les petits navires, sur l'océan comme sur les lacs ; voilà pourquoi le tonnage des propulseurs desservant le commerce des lacs supérieurs jusqu'à Buffalo est environ cinq fois plus considérable que celui des navires d'il y a quelques années. Le fret peut être transporté par ces navires à un tiers meilleur marché qu'auparavant ; le perfectionnement des engins à vapeur assure aujourd'hui l'économie du combustible, et la célérité et la sûreté ont valu aux propulseurs une large part du cabotage des lacs supérieurs.

---

11. Quelles sont les dimensions, la force motrice et le tonnage des plus grands propulseurs qui naviguent maintenant avec succès sur les lacs supérieurs ?

Arthur Harvey, W. H. Howland, Toronto.—De 600 à 900 tonnes.

G. Fellers, maire de Sandwick, pour D. Stuart, de Détroit.—De 1,000 à 1,500 tonnes ; les petits propulseurs ne peuvent pas faire maintenant leurs frais dans le commerce général des lacs.

Chambre de Commerce, Tolédo.—De 1,000 à 1,500 tonnes.

Chambre de Commerce, Oswégo.— Ils transportent de 30,000 à 50,000 boisseaux de blé ou de blé-d'Inde. Le propulseur *Philadelphia*, de Buffalo, porte 1,500 tonnes pesant et passe dans une profondeur d'eau de 14 pieds. Le *Colorado* et le *Nebraska*, 1,600 tonnes. De plus petits navires, de 700 à 800 tonnes ne peuvent desservir que le trafic du lac Supérieur, vu que la profondeur du canal du Sault Ste. Marie, 10 pieds, ne permet pas aux navires d'un plus fort tirant d'y passer.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Propulseurs de 1,000 tonnes, de 200 pieds de long, de 35 pieds de bau, et d'une capacité de 50,000 boisseaux.

W. H. Smith, Owen-Sound.—900 tonnes.

Chambre de Commerce, Milwaukie.—250 pieds de long, 36 pieds de large, 16 pieds de profondeur, 1,500 tonnes.

Chambre de Commerce, Chicago.—Longueur, de 240 à 250 pieds, largeur des baux, de 33 à 36 pieds ; profondeur de cale, de 14 à 15 pieds.

Chambre de Commerce, Détroit.—Longueur, 350 pieds, largeur des baux, 35 pieds, profondeur de cale, 15 pieds, avec une force assez puissante pour faire 10 milles à l'heure quand ils sont chargés, et d'une capacité de 1,500 tonnes.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Sur les lacs supérieurs, les plus grands propulseurs sont de 230 à 250 pieds de long, 32 pieds de baux, 12½ pieds de profondeur. Ils peuvent porter environ 30,000 boisseaux.

Edsall et Wilson.—Voiliers de 10,000 tonnes. Vapeurs de 15,000 tonnes.

---

12. Vu la rapidité de leur marche, l'assurance et l'intérêt du capital employé, les propulseurs peuvent-ils transporter du fret entre Chicago et Kingston à aussi bon marché que les voiliers, ou peuvent-ils le transporter à moins de frais ?

G. E. Jaques, Montréal.—Les propulseurs peuvent transporter et ils transportent le fret de Chicago à Montréal au même taux qua les voiliers. Bien que leurs dépenses de chaque jour soit plus considérables que celes des voiliers, la durée du trajet est tellement plus courte qu'ils peuvent leur faire concurrence avec avantage.

Chambre de Commerce, Toronto.—Elle croit que les propulseurs ne peuvent pas acheminer le fret entre Chicago et Kingston, à aussi bas prix que les voiliers, vu la difficulté d'obtenir un chargement de retour de cette dernière localité.

Arthur Harvey, W. H. Howland, Toronto.—Ils ne peuvent pas le faire à aussi bas prix pour la raison qu'ils ne peuvent avoir à Kingston un chargement de retour. Ils pourraient le transporter à meilleur marché que les voiliers, si les canaux leur permettaient d'aller à Montréal.

Chambre de Commerce, Kingston.—Le fret coûte moins par les voiliers.

G. Fellers, maire de Sandwich, pour D. Stuart, de Détroit.—Ce sont les propulseurs de la classe déjà décrite qui transportent le fret au plus bas prix.

Chambre de Commerce, Tolédo.—Réponse affirmative.

Chambre de Commerce, Oswégo—Toutes choses considérées, y compris la durée du trajet et la concurrence des chemins de fer, les plus grands propulseurs pourraient probablement si les canaux du St. Laurent le permettaient, transporter le fret de Chicago à Kingston

ou Oswégo, ou directement jusqu'à Montréal, à meilleur marché que les voiliers d'égales dimensions ou de même capacité.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—A peu près le même taux.

F. G. Holcomb, Toronto.—Ses réponses se rattachent au commerce de transport des lacs. A part de leur prix de revient, les frais de navigation sont beaucoup moindres pour les navires de la plus grande classe. Par exemple, pour un navire d'une capacité de 10,000 ou 20,000 boisseaux, la différence dans le nombre de l'équipage n'est que d'un ou deux hommes. La même observation s'applique aux vapeurs, avec cette exception que l'augmentation de leurs dimensions et force motrice, la consommation du combustible devient plus grande, mais l'avantage reste toujours aux navires de grandes classe. La théorie de quelques hommes pratiques est que pour qu'un navire rapporte des bénéfices, ii faut que son tonnage soit d'aumoins une tonne par mille de la route qu'il parcourt. Des hommes pratiques diffèrent d'opinion sur les mérites relatifs des vapeurs et voiliers, mais les deux ont leurs avantages particuliers et peuvent être utilisés avantageusement. Dans le transport du grain du pays, les voiliers trouveront toujours des chargements, mais à un taux moins élevé que les vapeurs.

Des vapeurs font avec succès concurrence aux clippers et voiliers sur l'océan, et dans le commerce des Indes ils sont en voie de les remplacer complètement. Ils combinent l'économie du combustible et la vitesse et prennent assez de charbon pour tout le voyage. Si des navires de cette classe étaient introduits dans nos eaux intérieures, il n'y a aucun doute qu'ils produiraient les mêmes résultats.

W. H. Smith, Owen Sound.—Les vapeurs coûtent moins quand ils sont rapides, mais il faudrait que le canal Welland fût suffisammcnt agrandi pour donner passage aux navires d'une capacité de 35,000 à 50,000 boisseaux.

Chambre de Commerce, Windsor, Ont.—Si les propulseurs de 1,500 tonnes pouvaient aller directement de Chicago à Montréal (et non pas seulement à Kingston), ils seraient plus avantageux que les voiliers, vu leur vitesse, etc.

Chambre de Commerce, Milwaukie.—Les voiliers coûtent moins.

Chambre de Commerce, Chicago.—Réponse négative.

Chambre de Commerce, Détroit.—Dépenses à peu près égales si l'on tient compte de la durée du trajet. Les voiliers peuvent transporter du fret à un peu meilleur marché.

Adam Brown, Hamilton.—Entre Chicago et Kingston, les propulseurs ne peuvent pas transporter le fret à aussi bas prix que les voiliers, les frais de remorquage étant peu considérables, vu le peu de longueur du canal comparée à toute la distance qu'ils parcourent ; mais si les chargements étaient envoyés directement de Chicago à Montréal, alors les propulseurs auraient l'avantage sur les voiliers, car la longueur parcourir dans les canaux serait de beaucoup augmentée, si la capacité des canaux du St. Laurent leur permettait de les franchir.

George Wilson, Port Dover.—Les propulseurs peuvent transporter le fret à plus bas prix.

Chambre de Commerce, Hamilton.—On croit que le transport par voilier coûte moins, mais sur les lacs supérieurs le nombre des vapeurs augmente plus rapidement que celui des voiliers, ce qui est un indice qu'ils sont plus avantageux sous tous les rapports.

Edsall et Wilson.—Avec les canaux actuels, des voiliers
Si les canaux sont agrandis, des vapeurs.

---

13. Quel est le prix de revient d'un voilier de 500 tonnes, et quels sont ses frais quotidiens de navigation ?

Chambre de Commerce, Kingston—Prix de revient, $18,000 ; par jour, $25.

G. Fellers, maire de Sandwich, pour D. Stuart, de Détroit.—Des voiliers de 1re clas peuvent être construits en bois et installés comme il faut (A 1) au prix de $45 à $47 tonne, cours américain. Les frais de navigation d'un navire de 1,000 tonnes ne dépass raient pas de $10 par jour ceux d'un navire de 500. La seule dépense de plus est po le remorquage et quelques matelots de plus.

Chambre de Commerce, Tolédo.—$25,000 ; dépense quotidienne, $30.

Chambre de Commerce, Oswégo.—Prix de revient des voiliers de 500 tonnes, $25,00 Dépense quotidienne, $60.

Conseil de Ville Ste. Catherine.—Prix de revient, environ $20,000. Dépense quotidienn $45.

W. H. Smith, Owen Sound.—De $34 à $40 la tonne s'ils sont à voilure de goëlette ; ma s'ils sont à huniers, ils coûtent davantage.

Chambre de Commerce, Milwaukie.—Prix de revient,$25,000. Dépenses quotidiennes, $5

Chambre de Commerce, Chicago.—Environ $30,000. Frais de navigation, de $37 à $40.

Chambre de Commerce, Détroit.—Prix de revient, $25,000 ; Dépenses quotidiennes, $2 Dans les frais de navigation ne sont pas compris les frais de déchargement, les péag sur les canaux, le remorquage, l'assurance, etc., lesquels constituent de forts items.

Adam Brown, Hamilton.—Y compris l'assuaance et l'usure, environ $40.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Prix de revient, $18,000. Dépenses quotidiennes, $3

Edsall et Wilson.—$25 par jour.

---

14. Quel est le prix de revient d'un voilier de 1,000 tonnes et quels sont se frais quotidiens de navigation ?

G. Fellers, maire de Sandwich, pour D. Stuart, de Détroit. — Voir réponse à la 13m question.

Chambre de Commerce, Tolédo.—Frais quotidiens de navigation, $40.

Chambre de Commerce, Oswégo.—Prix de revient d'un voilier de 1,000 tonnes, $60,00 Dépenses quotidiennes, $100.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Prix de revient, $35,000 ; frais quotidiens, $60.

W. H, Smith, Owen Sound.—De $90 à 120 la tonne ; selon la consommation quotidienn de combustible.

Chambre de Commerce, Milwaukie.—Prix de revient, $40,000 ; dépenses quotidiennes, $70

Chambre de Cimmerce, Chicago.—Prix de revient d'un voilier de 1,000 tonnes, $40,000 dépenses quotidiennes, de $45 à $50.

Chambre de Commerce, Détroit. —Prix de revient, $45,000 ; frais quotidiens, $35.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Prix de revient, $30,000 ; frais quotidiens, $15.

Adam Brown, Hamilton.—Frais quotidiens, $55.

Edsall et Wilson.—Frais quotidiens, $30.

---

15. Quel est le prix de revient d'un propulseur de 500 tonnes, et quels sont ses frais quotidiens de navigation ?

Chambre de Commerce, Kingston.—Frais de navigation, $80 par jour.

G. Fellers, maire de Sandwich, pour D. Stuart, de Détroit.—Un propulseur de 1,000 tonnes ne coûte pas plus à naviguer qu'un de 500. Il ne dépense plus que pour le chargement et le déchargement. A part de la dépense du combustible et de l'huile, qui n'excède pas 30 p. c. les frais de transport ne sont pas plus élevés.

Chambre de Commerce, Tolédo.—Frais de navigation, $50 par jour.

Chambre de Commerce, Oswégo.— Prix de revient, $45,000 ; frais quotidiens, $120.

Conseil de Ville, Ste. Catherirne.—Prix de revient, $35,000 ; frais quotidiens, $120.

Chambre de Commerce Milwaukie.—Prix de revient, $50,000 ; frais quotidiens, $100.

Chambre de Commerce, Chicago.—Prix de revient, $50,000 ; frais quotidiens, $120 à $140.

Chambre de Commerce, Détroit.—Prix de revient, $45,000 ; frais quotidiens, $100.

Adam Brown, Hamilton.—$125 par jour.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Prix de revient, $28,000 ; frais quotidiens, $65.

Edsall et Wilson.—$70 par jour.

---

16. Quel est le prix de revient d'un propulseur de 1,000 tonnes, et quels sont les frais quotidiens de navigation ?

G. Fellers, maire de Sandwich.—Voir question 15.

Chambre de Commerce, Tolédo.—$75 par jour.

Chambre de Commerce, Oswégo.—Prix de revient d'un propulseur de 1,000 tonnes, $75,000 ; de 1,500 tonnes, $125,000 ; frais quotidiens, $160 à $200. (Ces chiffres et les précédents sont des estimations faites par des personnes d'expérience dans le commerce de Buffalo et d'autres lieux. Le calcul est fait pour des navires en bois et d'après en bois et d'après le cours américain.)

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Prix de revient pour un propulseur de 1,000 tonnes, $55,000 ; frais quotidiens, $160.

Chambre de Commerce, Milvaukie.—Pour un propulseur de 1,000 tonnes, $80,000 ; frais quotidiens, $125.

Chambre de Commerce, Chicago.—Pour un propulseur de 1,000 tonnes, $80,000 ; frais quotidiens, $180 à $200.

Chambre de Commerce, Détroit.—Pour un propulseur de 1,000 tonnes, $75,000 ; frais quotidiens, $420.

Adam Brown, Hamilton.—$200 par jour.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Prix de revient, $45,000; frais quotidiens, de $ à $90.

Edsall et Wilson.—$90 par jour.

La Chambre de Commerce d'Hamilton a fait les observations suivantes sujet du Canal Welland:—

Les écluses et ponts du canal Welland n'ont pas assez d'éclusiers et de cantonniers. capitaines de voiliers surtout se plaignent de ce qu'ils sont obligés d'envoyer une par de leur équipage aider à ouvrir les écluses et ponts, et cela alors qu'ils ont besoin tous leur hommes pour bien conduire le navire. La fermeture du canal Welland dimanche fait beaucoup de tort à notre marine marchande. Un jour de bon vent per prolonge fréquemment le voyage d'une semaine. C'est une imposition vexatoire pour navigateurs. Elle n'est pas même justifiable au point de vue religieux, car le repos fo auquel sont ainsi contraints les matelots est beaucoup plus immoral dans ses résultats lorsqu'ils font le travail que nécessite chaque jour du voyage. Aussi, dit-on qu'il est accommodements avec les préposés des canaux, et qu'il arrive souvent que les patrons navire savent se faire ouvrir les écluses le dimanche à l'aide d'une gratification a éclusiers. Dans tous les cas, les canaux devraient être ouverts le dimanche après le novembre, comme cela se fait pour le canal Lachine, et pendant toute la saison, navires arrivés aux deux dernières écluses du Port Dalhousie à n'importe quelle heur dimanche, devraient pouvoir entrer dans le lac. Bien que rien ne justifie cette différen le règlement concernant la navigation le dimanche n'est pas le même pour le ca Welland que pour les canaux du St. Laurent. Les travaux dont on parle depuis longtemps et dont l'achèvement doit avoir pour résultat d'atteindre le niveau du lac E et l'élargissement prochain du canal sont une entreprise d'une grande importance pour futur agrandissement du canal Welland. Le gouvernement devreit s'en occuper s retard,vu que l'alimentation du canal par la Grande-Rivière diminue annuellement ai que l'avait prédit il y a près de 30 ans l'Hon. H. H. Killaly.

CANAUX DU ST. LAURENT.

2. Etes-vous d'avis que le transport des produits de l'Ouest peut mieux se [fa]ire, et plus économiquement, par les navires qui naviguent sur les lacs et [pa]ssent par les canaux pour se rendre à leur destination, ou par ceux qui trans[bo]rdent à Kingston leurs chargement dans des barges spécialement adaptées au [pa]ssage des canaux ? Quelle est la différence dans le prix du transport entre les [de]ux système ?

Rimmer, Montréal.—Même pour le grain des districts du lac Ontario, le moyen de transport le plus économique est de le transborder dans des barges à Kingston, Sa maison paie pour une goëlette de deux à trois cts., le boisseau pour le grain transporté d'un port du lac Ontario à Kingston, ou si elle frete la goëlette pour le transporter jusqu'à Montréal, elle lui donne de plus ce qu'elle aurait à payer à une barge entre Kingston et Montréal; mais la goëlette aime mieux ne pas faire ce long voyage, car, pour peu qu'elle ait la chance d'être occupée à la desserte du trafic des lacs, elle fait plus d'argent qu'en prenant la place d'une barge. Une barge est aussi beaucoup plus commode à manœuvrer dans le havre de Montréal et pour transborder le grain dans les navires qu'une goëlette, sans compter quelle accorde plus de temps pour le déchargement. Si elle est retenue plus que le temps voulu, elle exige une moindre indemnité qu'une goëlette, qui coûte beaucoup plus cher et dont l'équipage est plus nombreux. Par le transbordement à Kingston, le grain est rendu plus propre à être embarqué ensuite sur les navires. Sans ce transbordement, qui lui est souvent nécessaire, il faudrait le remiser à Montréal. Après le mois de juin, le blé canadien et le maïs de l'ouest ainsi que le blé du printemps de l'ouest (après le mois de juillet) ont besoin d'être ainsi transbordés.

W. Winn, Montréal.—Sa maison donne beaucoup de chargements de retour (en fer en gueuses) de Montréal à Chicago, Milvaukie, etc., et cela à meilleur marché ordinairement lorsque ce sont des barges qui prennent ces chargements jusqu'à Kingston, d'où des goëlettes les prennent pour les porter à leur destination. A son avis, l'agrandissement uniforme des canaux aurait pour résultat que le transport du fret ne se ferait plus que par des vapeurs et sans transbordement, ce qui serait le meilleur moyen de transport.

. E. Jaques.—Dans la condition actuelle des canaux—celui de Welland n'ayant que 10 pieds de profondeur et ceux du St. Laurent seulement neuf—la plupart des navires sont obligés d'alléger leur chargement de 20 ou 30 p. c., pour passer le fleuve, et tant que cela durera, pour bien des navires il vaudra mieux qu'ils déchargent à Kingston ou Prescott plutôt que de se rendre à Montréal.

. R. McGibbon, Montréal.—Il est en faveur du transport direct par navires, des lacs à Montréal.

. E. McLean et Cie., Montréal.—Ils recommandent le transbordement dans des barges.

[C]hambre de Commerce, Toronto.—Dans la condition actulle des canaux, le transbordement du grain dans des barges à Kingston est le moyen de transport le moins dispendieux, mais si les canaux étaient agrandis, il en serait autrement, car le grain pourrait être acheminé à moins de frais sans transbordement.

[C]hambre de Commerce, Ottawa.—Comme il faut qu'il y ait un second transbordement à Montréal, celui de Kingston devrait être évidé, si possible. Cependant, il est juste de dire iei que le plus souvent le grain est transbordé, plus le chargement est en bonne condition à la fin du voyage. Le transport par barge est à la fois trop lent et dispendieux, car si l'on tient compte de ce que la saison de navigation est courte, l'on conviendra facilement que de tels moyens de transport éloigneront le trafic de la route du St. Laurent.

[C]hambre de Commerce, Kingston.—Elle se prononce en faveur des barges.

. Fellers, Maire de Sandwich, pour D. Stuart, de Détroit.—Il n'est aucun moyen de transport qui, pour le bon marché, puisse être comparé aux barges. Les vapeurs de la classe

que nous avons suggérée en réponse aux questions relatives au canal Welland, devrai aller à Prescott au lieu de Kingston, et s'y décharger, car plus un fort changement p être porté loin, moins le fret est dispendieux.

Chambre de Commerce, Tolédo.—Avec une profondeur d'eau suffisante, le transbordem serait évité.

H. McLennan, gérant de la compagnie de transport de Montréal.—Les barges sont moins d pendieues, tant sous le rapport du prix de revient que de leurs frais de navigation. I conviennent mieux à la naivgation des canaux et sont plus commodes à décharger le l d'un navire, et grâce au transbordement à Kingston, le grain qui en sort est en meille condition.

Arthur Harvey, W. H. Howland, Toronto.—Il est maintenant plus avantageux de tra porter de Kingston dans des barges le grain apporté par des navires des lacs Erié Michigan. Si le canal Welland et ceux du St. Laurent pouvaient admettre les navi de grandes dimentions employés avec avantage sur les lacs supérieurs, il serait sans do moins dispendieux d'acheminer le grain jusqu'où les marées se font sentir, ou peut ê jusqu'à destination, sans transbordement. Avec un système de navigation ininterromp les frais de transport sur tout le parcours seraient de $1\frac{1}{2}$ ou 2 cts. de moins que s'il avait transbordement. Aucune distinction ne devrait être fait entre le canal Welland ceux du St. Laurent.

Conseil de Ville Ste. Catherine.—Il serait mieux que les produits fussent transportés dire ment à Montréal.

Chambre de Commerce, Windsor, O.—Elle est d'avis que le transport des produits peut mie se faire, et avec plus d'économie, par de grands propulseurs navignant entre Chicago Montréal ou Québec, et non par le transbordement dans des barges à Kingston.

Chambre de Commerce, Milwaukee.—Elle opte pour les navires faisant le trajet complet.

Allan Gilmour, Ottawa.—Il est porté à croire que le transport des produits de l'ouest p se faire à meilleur marché par le transbordement à Kingston, dans des barges spéci ment adaptées à la la navigation des canaux ; mais il serait autrement si les vape devaient desservir ce trafic, car ils trouveraient sans doute plus profitable de faire tout voyage que de transborder leur fret.

Chambre de Commerce, Chicago.—Elle pense que ce transport peut se faire plus économiq ment par des barges.

Chambre de Commerce, Détroit.—En donnant aux canaux les dimentions mentionnées p le Welland (15 à 16 pieds de profondeur), et en approfondissant le fleuve pour que navires d'un fort tonnage se rendent jusqu'à Montréal, le transport des produits pourr se faire à plus bas prix par des navires passant par les canaux pour se rendre à destinati Les frais de transbordement, y compris ceux de détention, seraient d'environ 10 p. c.

Adam Brown, Hamilton.—Le transport direct, les canaux étant agrandis, serait un gra avantage pour le commerce, car il y trouverait une économie de temps, de dépense, e chargement serait moins exposé aux avaries ; mais il va sans dire que pour les céréa le transbordement est utile.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Même opinion.

Compagnie du Canal Erié et Ontario, par M. A. Morrison.—Tant qu'on ne donnera au canal Welland les dimensions des canaux du St. Laurent, le transport du fret coût moins en le transbordant dans des bargss.

Edsall et Wilson.—Il faut s'en tenir aux barges. Actuellement, les retardements ont lie Kingston, pour le remisage et le déchargement. Il y a presse le printemps et l'autom mais non au milieu de l'été.

Wright, M.P.—Le transbordement devrait être évité.

mpagnie de Navigation, Montréal.—Le transbordement dans des barges est le moyen le moins dispendieux.

---

2. Dans le cas où le transport au moyen des barges serait préférée, de com-
en de pieds les écluses devraient être allongées, élargies et approfondies ?

Rimmer, Montréal.—Il est d'avis que les barges actuellement employées sont de dimensions suffisantes, et qu'il n'y pas lieu, par conséquent, d'agrandir les canaux.

W. Winn, Montréal.—Il croit que si les écluses avaient une profondeur de 10¼ pieds, ce serait avantageux pour les barges, mais que cette profondeur serait plus nécessaire pour les vapeurs. Dans tous les cas, les écluses sont suffisamment longues et larges.

E. Jaques, Montréal.—Il considère qu'il y aurait injustice envers les propriétaires de vapeurs, de règler la profondeur des canaux seulement pour les barges. Il est d'avis que tout le système d'amélioration des canaux devrait avoir pour principe des dimensions et une profondeur égales pour le canal Welland et ceux du St. Laurent. Il est certainement désavantageux pour les navires qui ont passé le canal Welland d'être obligés d'alléger à Kingston leur chargement de 30 par cent.

hambre de Commerce, Ottawa.—Elle est adverse au transport par des barges. On devrait épargner au pays les frais d'agrandissement des canaux, si ces derniers ne doivent qu'être adaptés à la navigation des barges.

hambre de Commerce, Kingston.—Les écluses sont suffisamment longues et larges, mais s'il y a possibilité, leur profondeur devrait égaler celles du Welland. Il est douteux, cependant, que la chose soit possible. Les battures en bas de Cornwall devraient être draguées, les cailloux à l'entrée du canal Beauharnois devraient être enlevés et l'entrée à Lachine approfondie.

Fellers, Maire de Sandwich, pour D. Stuart, de Détroit.—Les canaux en bas de Kingston sont assez larges pour d'ici à 25 ans pour le transport par barges. Huit barges peuvent être remorquées à la fois quand elles ont 8 pieds de cale et qu'elles sont bien faites.

ssociation de la Halle au Blé de Montréal.—S'il était possible (voir 3me réponse concernant le St. Laurent) de pratiquer un chenal de 10 pieds entre Prescott et Montréal, il serait nécessaire de donner la même profondeur aux canaux, mais cette amélioration n'est pas de nécessité impérieuse.

rthur Harvey, W. H. Howland, Toronto.—L'agrandissement ne serait pas nécessaires en ce cas.

nseil de Ville, Ste. Catherine.—Ne croit pas à la nécessité d'augmenter la longueur ou la largeur. Il ne faudrait qu'une profondeur d'environ 12½ pieds.

hambre de Commerce, Chicago.—Peut-être des dimensions pouvant donner passage à des barges d'une capacité de 20,000 à 25,000 boisseaux.

hambre de Commerce, Détroit.—Nul agrandissement ne saurait nécessaire.

mpagnie du Canal d'Erié et Ontario.—Elles devraient avoir les mêmes dimensions que celles du canal Welland.

lsall et Wilson.—L'agrandissement des écluses ne serait pas nécessaire.

Compagnie canadienne de navigation.—Dans ce cas, les écluses actuelles suffiraient.

---

3. Est-il quelques points sur les canaux, ou se rattachant à la navigation d canaux, qui, selon vous, pourraient être matériellement améliorés de manièr faciliter le transport par les canaux ?

J. W. Winn, Montréal.—Il y a des obstacles qui empêchent en certains temps les navi tirant neuf pieds d'eau de passer. Il recommande instamment que l'on donne à endroits une profondeur de 10¼ pieds.

G. E. Jaques, Montréal.—Il est pleinement convaincu que toute amélioration des canaux St. Laurent autre qu'une profondeur égale à celle du Welland ne serait aucunem utile au commerce de transport.

Chambre de Commerce, Toronto.—L'approfondissement des canaux et du fleuve jusqu'à 1 pieds faciliterait grandement la navigation.

Chambre de Commerce, Ottawa.—Nos canaux devraient avoir les dimensions de celui Sault Ste. Marie.

Chambre de Commerce, Kingston.—Voir sa réponse à la question 2.

G. Fellers, Maire de Sandwich, pour D. Stuart, de Détroit.—Si à l'aide d'une dépe raisonnable on pouvait donner la profondeur qu'aura le canal Welland aux petits can en avant de Beauharnois, alors il recommanderait qu'ils fussent tous agrandis. C amélioration doublerait nos chances d'obtenir le contrôle du commerce de l'ouest, tout facilitant son développement. Quelques années d'expérience mettraient ensuite le g vernement en mesure de juger de l'utilité de donner les mêmes dimensions aux can de Beauharnois et de Lachine.

A. Harvey, W. H. Howland, Toronto.—L'approfondissement des canaux est ce qu'il y a plus nécessaire ; toutes les autres améliorations lui seront subordonnées.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Il ne faut qu'une plus grande profondeur à qnelq endroits.

Chambre de Commerce, Milwaukee.—Elle recommande qu'en les agrandissant, les mê dimensions soient données aux canaux de Welland et du St. Laurent.

Chambre de Commerce, Détroit.—Même réponse.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Le canal Cornwall est devenu un coursier de moulin, le grand nombre de machines qu'il fait fonctionner ; aussi, sa navigation devient de en plus difficile. Ses déversoirs sont si près de l'entrée des écluses qu'ils peuvent êtr cause de danger pour les navires entrant dans le canal ou en sortant, mais il serait poss de remédier à cela. On croit généralement que le courant occasionné par l'alimentat des moulins empêche les canaux de geler, mais c'est là une erreur qui peut être démont par le canal Lachine, qui est remarquable par son fort courant et la rapidité avec laqu il gèle. Cette question devrait être examinée.

Compagnie du Canal d'Erié et Ontario.—La construction du canal auxiliaire de Thorol la rivière Niagara.

Edsall et Wilson.—Le mur de l'extrémité ouest a besoin d'être prolongé par des pill séparés jusqu'aux eaux mortes, afin de faciliter l'entrée, de l'eau dans le canal. Telle se trouve maintenant l'entrée, l'eau remonte et forme un courant dans cette direction.

A. Wright, M.P.—Recommande que l'on donne aux canaux du St. Laurent les mêmes dimensions que celles du canal du Sault Ste. Marie.

Compagnie Canadienne de Navigation.—L'entrée supérieure du canal Beauharnois a besoin d'être améliorée par l'enlèvement de quelques cailloux dangereux et par la pose d'un phare sur le quai du gouvernement. Le canal Cornwall a besoin de poteaux de défense à chaque écluse.

L. H. Masson, M.P., Soulanges.—Il fait de longues observations au sujet du canal Beauharnois, et ajoute que c'est aujourd'hui l'avis de chacun que ce canal eût dû être construit sur le côté nord des rapides, à la tête desquels Côteau Landing eut eu son entrée, et dans une profondeur de 18 pieds. On a certainement fait une grande erreur en plaçant ce canal sur le côté sud, erreur reconnue trop tard pour y remédier, mais qui à part des difficultés qu'elle suscite encore, a été la cause de grandes pertes. Au point de vue militaire, ce canal est plutôt nuisible qu'utile. Pendant les deux dernières invasions féniennes, les autorités ont du le faire garder par des compagnies de volontaires, parce que l'ennemi pouvait s'en emparer et interrompre la navigation du St. Laurent. Le Général Michel et toutes les autres autorités militaires ont signalé sa position dangereuse en cas d'invasion. L'Hon. John Young s'est aussi exprimé dans le même sens à l'égard de ce canal. Il termine en déclarant qu'il approuve chaleureusement le projet d'améliorer notre navigation intérieure dans le but de développer le commerce canadien, pourvu que ces améliorations se fassent avec économie et dans l'intérêt du public ; mais, avant tout, il prie instamment la commission de vouloir bien examiner si, aux points de vue de l'utilité, de l'économie et de la défense, il ne serait pas plus avantageux de construire du côté nord des rapides du Côteau un canal pouvant donner passage aux bâtiments de mer, plutôt que d'agrandir celui de Beauharnois.

---

4. Combien de boisseaux peuvent contenir les plus grandes barges qui naviguent sur les canaux du St. Laurent et de Lachine ?

T. Rimmer, Montréal.—Une barges de grandes dimensions porte 20,000 boisseaux.

Chambre de Commerce, Toronto.—20,000 boisseaux.

Chambre de Commerce Ottawa.—20,000 boisseaux.

Chambre de Commerce, Kingston.—22,000 boisseaux.

Hugh McLennan, Montréal.—20,000 boisseaux.

Arthur Harvey, W. H. Howland, Toronto.—20,000 boisseaux.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—25,000 boisseaux.

Chambre de Commerce, Milwaukee.—22,000 boisseaux.

Chambre de Commerce, Chicago.—Elle pense qu'elles peuvent porter environ 15,000 boisseaux.

Chambre de Commerce, Hamilton.—De 20,000 à 22,000 boisseaux.

Edsall et Wilson.—25,000 boisseaux.

A. Wright, M.P.—20,000 boisseaux.

5. Cette capacité pourrait-elle être augmentée avantageusement, sans augmenter les dimensions actuelles des écluses ?

T. Rimmer, Montréal.—Il croit que les dimensions d'une barge de cette capacité sont aussi grandes qu'elles doivent l'être pour permettre de manœuvrer commodément dans le havre. Il dit aussi qu'en vertu d'un acte du parlement et des règlements de navigation, un chargement de blé pour la mer ne doit pas excéder 1,200 boisseaux. Une barge portant 20,000 boisseaux doit aller à plusieurs navires pour se décharger. C'est au moins ce qui se fait généralement.

Chambre de Commerce, Toronto.—Oui, pourvu que l'on donne au fleuve et aux canaux une profondeur de 12½ pieds.

Chambre de Commerce, Ottawa.—Il est douteux que dans l'intérêt général cette capacité puisse être avantageusement augmentée, mais il pourrait en être ainsi dans l'intérêt des expéditeurs.

Chambre de Commerce, Kingston.—Voir question 2.

G. Fellers, Maire de Sandwich, pour D. Stuart, de Détroit.—Cette capacité pourrait être augmentée dans la proportion de la profondeur des écluses du fleuve.

Hugh McLennan, Montréal.—Réponse négative.

Arthur Harvey, W. H. Howland, Toronto.—On en a fait l'expérience, mais elle n'a pas donné de résultats satisfaisants. Les barges furent vendues pour desservir le commerce de bois entre Belleville et Oswégo.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Réponse négative.

Chambre de Commerce, Chicago.—Elle ne le pense pas.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Pas sans approfondir les canaux.

Edsall et Wilson.—Augmenter leur largeur et leur longueur.

---

6. Dans les trois dernières années, qu'elle a été la moyenne du prix du transport du blé et de la farine de Kingston à Montréal et Québec, et par qu'elle classe de navires ont ils été acheminées à ces endroits ?

Chambre de Commerce, Toronto.—4¼ cts., jusqu'à Montréal, et 6¼ cts. jusqu'à Québec—blé en barges. 14 cts. jusqu'à Montréal, et 20 cts. jusqu'à Québec—farine par vapeurs.

Chambre de Commerce, Kingston.—4 cts. jusqu'à Montréal (franc de péages)—blé, en barges. De 15 à 20 cts. jusqu'à Montréal (franc de péages)—farine.

Hugh McLennan, Montréal.—Blé, 4 cts. par boisseau, dans des barges portant de 10 à 20,000 boisseaux.

Arthur Harvey, W. H. Howland Toronto.—Prix moyen, 4¼ cts., jusqu'à Montréal, prix moyen, 6¼ cts. jusqu'à Québec, le blé en barges, principalement.

Très peu de farine est expédiées de Kingston. Elle vient presque toute en droite ligne des ports des lacs et dans des vapeurs. De Kingston à Montréal, son prix serait d'environ 12 cts.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Environ 4 cts. jusqu'à Montréal en barges.

Chambre de Commerce, Chicago.—Les barges transportent le blé jusqu'à Montréal pour environ 4 cts. le boisseau.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Blé, 4 cts. jusqu'à Montréal; farine 15 cts. jusqu'à Montréal.

Edsall et Wilson.—De Kingston à Montréal:—Blé, de 5 à 6 cts.; farine, à 15 cts. De Kingston à Québec:—Blé, 8 cts.; farine, de 20 à 25 cts.

---

7. Serait-il possible ou utile d'agrandir les canaux du St. Laurent et d'approfondir le haut du fleuve suffisamment pour permettre aux bâtiments de mer tirant 60 pieds ou plus de naviguer depuis l'Océan jusque sur les lacs supérieurs ?

J. H. Ingersoll, Ste. Catherine.—Il plaide longuement en faveur de l'amélioration notre navigation intérieure avec l'Ouest par l'approfondissement du chemin et des canaux du St. Laurent, afin que des bâtiments de mer de 1,000 tonnes et tirant 12 pieds d'eau puissent se rendre aux ports du lac Ontario sans transbordement. A son avis, il serait inconsidéré de demander au pays de construire de nouveaux canaux, qui coûteraient de 30 à 40 millions de piastres, quand nous pourrions, à comparativement peu de frais, agrandir les canaux actuels et atteindre le but désidé; relier les deux plus grands pays producteurs et consommateurs du monde par la route la plus courte, la moins dispendieuse et la plus facile.

T. Rimmer, Montréal.—Il est adverse à la navigation des bâtiments de mer au delà de Montréal. La plupart de ces navires sont des clippers; leur construction est très légère, et son expérience lui fait croire que pour rien au monde on ne pourrait les engager à fréquenter les canaux. En supposant qu'ils le voulussent, on ne trouverait pas non plus que c'est un avantage général. Exemple: le *Peggy* est de 247 tonnes; il a coûté environ $20,000; son équipage était de 10 hommes et sa capacité se bornait à 14,000 minots. Une barge pouvant porter le même chargement coûte $8,000 et ne demande qu'un équipage de 5 hommes. Ces navires, comme presque tous les bâtiments marchands de n'importe qu'elle dimensions, sont sujet au tangage et ne peuvent marcher sans lest, et c'est pourquoi ils prennent une partie de leur chargement de retour avant d'avoir terminé le déchargement de leur chargaison. Pour opérer le chargement, il ne sait rien de plus commode ni de plus économique qu'une barge, qu'on amène le long du navire, qui lui donne assez de grain pour le lester, et qui donne ensuite à l'expéditeur, moyennant une rénumération raisonnable pour cette détention, le temps de trouver à placer le reste du chargement. Dans le commerce de Buffalo, tout le grain est de suite mis en magasin, et les barges ou propulseurs ne peuvenr être de trop grandes dimensions. A Montréal, au contraire, le grain est embarqué dans les navires, et les barges, nécessairement, doivent être adaptées à cette fin. On doit en autre considérer que ce n'est que dans un dépôt, comme Montréal, que l'expéditeur peut choisir son chargement, et y apporter tout le soin que réclame sa qualité d'hommes d'affaires.

J. Winn, Montréal.—Il pense que l'approfondissement du haut du fleuve jusqu'à 16 pieds serait une entreprise trop dispendieuse pour qu'elle soit praticable, et que les avantages que l'on en retirerait ne seraient pas proportionnés à la dixième partie de la dépense.

G. E. Jaques, Montréal.—Il ne croit pas à l'utilité de donner une profondeur de 16 pieds aux canaux du St. Laurent pour que les bâtiments de mer y passent, vu que ces derniers ne sont pas adaptés à la navigation de nos lacs et rivières.

A. R. McGibbon, Montréal.—Il est d'avis qu'ils devraient être assez agrandis pour donner passage aux bâtiments de mer tirant 16 pieds d'eau et à des vapeurs de 225 pieds, etc.

D. E. McLean et Cie.—Les bâtiments de mer ne trouveraient pas d'avantages à se rendre au delà de Montréal, c'est pourquoi ils répondent négativement à cette question.

Chambre de Commerce, Toronto.—Elle recommande que les canaux soient approfondis jusqu'à 12½ pieds, pour les raisons données dans le rapport d'un comité spécial à ce sujet. Ce comité était convaincu que la grande somme du commerce avec les provinces maritimes pourrait alors se faire sans rompre le chargement depuis les lacs jusqu'à l'océan, ce qui créerait un intérêt réciproque et resserrerait d'avantage le lien des différentes provinces. Comme placement d'un capital, celui que l'on ferait pour l'agrandissement des canaux ne serait guère lucratif comme intérêt annuel, mais le comité n'hésitait pas à dire que ces canaux seraient alors beaucoup plus rénumératifs qu'à présent. Si, en fait de commerce, le Canada veut marcher de pair avec la république voisine, il faut qu'il se prépare à lui faire concurrence dans le commerce du transport du Grand Ouest à l'océan, lequel augmente chaque année et exige, en conséquence, de plus grande facilités. Plus le commerce attiré dans nos canaux sera considérable, plus sera grand le nombre des navires transatlantiques nécessaires à sa desserte. Le tonnage de notre navigation serait ainsi augmenté, et notre revenu augmenterait en proportion ; en un mot, cette amélioration aiderait à la prospérité générale du pays.

Association des Marchands de Céréales, Toronto.—Elle est aussi en faveur d'un approfondissement qui donnerait passage aux navires tirant 12½ pieds d'eau. Elle conseille aussi d'encourager le commerce entre l'ouest et les provinces maritimes comme essentiel au régime fédéral. Elle ajoute que par suite de l'insuffisance de nos voies de communication par eau, et de l'incertitude qui existe quant à la nature et à l'étendue de ces améliorations projetés, nous avons dû recourir aux chemin de fer, voies plus dispendieuses, quoique très propres au transport des farines, mais qui ne peuvent être utilisées pour les chargement de retour en charbon, poisson, huile ou autre produits des provinces maritimes. Voilà ce qui fait que cette réciprocité sur laquelle nous comptions comme base de commerce et comme un des grands moyens d'unir les provinces dans un intérêt mutuel, est restée jusqu'ici sans développement, et qu'il en sera ainsi tant que nos communications par eau ne justifieront pas la construction de navires propres à la navigation des lacs, des canaux et de l'océan. Tout en désirant le développement de notre commerce intérieure, il ne faut pas perdre de vue l'immense traffic que de nos lacs à l'océan l'agrandissement de nos chenaux attirerait de l'ouest, et l'émulation merveilleuse que cette divertion créerait dans notre marine marchande, de même que dans ls commerce général du Canada.

Chambre de Commerce, Ottawa.—Somme toute, on ne gagnerait rien à agrandir les canaux pour y admettre les bâtiments de mer, car, pour ne rien dire de la manœuvre de ces navires dans un espace restreint, la différence de densité entre l'eau salée et l'eau douce nuirait sérieusement à la stabilité du navire, en dérangeant son assiette, et en le forçant, lorsqu'il est chargé, ce qui le rendrait insensible à l'impulsion de son gouvernail dans les étroits chenaux qu'il lui faudrait franchir.

Chambre de Commerce, Kingston.—Réponse négative.

G. Fellers, Maire de Sandwich, pour D. Stuart de Détroit.—A présent une profondeur de plus de 14 pieds n'est pas nécessaire. Aucun des havres des lacs n'excède cette profondeur, qui doit être celle des battures de Ste. Claire.

Chambre de Commerce, Tolédo.—Réponse affirmative.

Arthur Harvey, W. H. Howland, Toronto.—Il croient sincèrement qu'il devraient être assez approfondis pour donner passage aux navires tirant 12 pieds, navires que les principaux havres du lac Ontario peuvent ou pourraient admettre sans que leur approfondissement coûtât beaucoup.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Il croit que cette amélioration devrait se faire.

W. H. Smith, maître marin, Owen Sound.—Même réponse.

Chambre de Commerce, London.—Elle recommande que le navigation soit améliorée de manière à donner passage aux bâtiments avec toute leur cargaison.

Chambre de Commerce, Windsor, O.—Réponse négative, correspondant à celle de D. Stuart.

Chambre de Commerce, Milwaukee.—Elle croit que les bâtiments de mer actuel ne conviennent pas à la navigation des lacs.

Allan Gilmour, Ottawa.—L'amélioration, serait probablement practicable, mais sans nécessité.

Chambre de Commerce, Chicago.—Elle croit à peine l'amélioration nécessaire.

Adam Brown, Hamilton.—Réponses complétement affirmatives.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Elle croit la chose praticable mais non opportune, parce que, pour ne rien dire des dépenses que coûteraient ces travaux, les havres des lacs supérieurs ne sont pas assez profonds pour admettre des navires de cette classe

Edsall et Wilson.—Réponse négative.

Compagnie Canadienne de Navigation.—Idem.

L. H. Masson, M. P., Soulanges.—Sa réponse est affirmative, et il ajoute que tous les pilotes d'expérience s'accordent à dire qu'ils ne craindraient pas maintenant de conduire un navire tirant de 14 à 15 pieds d'eau de Cornwall à Côteau Landing sur le lac St. François, et des rapides de Lachine au lac St. Louis.

---

8. Y a-t-il beaucoup de navires transportant des produits canadiens qui tirent 16 pieds ou moins d'employés au trafic transatlantique ? Leur nombre augmente-t-il ou s'ils diminue, et quelle en est la cause, pour l'un comme pour l'autre cas ?

T. Rimmer, Montréal.—Il dit qu'un bon nombre de navires desservant ce commerce tirent 16 pieds d'eau ou environ, mais que la quantité de grain qu'ils transportent ne forme qu'une faible partie de l'exportation totale. Ces petits navires sont ceux qui desservent le commerce des fruits et que l'on envoie à la recherche de chargements. Ces navires sont très dispendieux et on ne voudrait pas les faire passer dans un canal, où ils seraient heurtés par les barges ou autrement dégradés en se frottant contre les murs de pierre.

Chambre de Commerce, Toronto.—A part de ceux employés au commerce transatlantique, peu de navires tirent 15 pieds d'eau, et leur nombre diminue à raison de ce qué de plus grandes navires peuvent faire le trafic à meilleure marché qu'eux.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Il n'y en a plus règle générale, le trafic en leur était pas assez profitable.

A. M. Delisle, Montréal.—Le nombre des moins tirant 16 pieds d'eau va en augmentant. Ils jaugent de 500 à 700 tonnes.

W. H. Smith, Owen Sound.—Deux ou trois, tirant moins de 16 pieds, mais comme ils ne conviennent pas au transport par voie de mer, leur nombre ne peut augmenter.

Edsall et Wilson.—Aucun tirant 16 pieds. A Montréal, deux tiraient 12 pieds chargés, ma ils ne faisaient pas leurs frais.

---

9. Les bâtiments de mer pourraient-ils faire avec succès concurrence au barges e autres navires ordinairement employés à la desserte du commerce sur les lac canaux et rivières ?

J. Winn, Montréal.—Il dit que les bâtiments de mer sont trop lourds; trop dispendieux, e sous beaucoup d'autres rapports tout à fait impropres à la navigation économique de canaux, des lacs et du fleuve.

T. Rimmer, Montréal.—Voir réponse à la question 7.

A. R. McGibbon, Montréal.—Il dit que cela dépendra beaucoup des futures traités de commerce entre les Etats-Unis et le Canada. Le fret retour d'Europe formera un élémen important de la question de l'agrandissement des canaux.

D. E. McLean, Montréal.—Il pense que les bâtiments de mer sont incapables de faire concurrence aux barges.

Chambre de Commerce, Toronto.—Réponse négative.

Chambre de Commerce, Ottawa.—Idem.

Chambre de Commerce, Tolédo.—Réponse affirmative, pourvu qu'il y ait profondeur suffisante.

Arthur Harvey, W. H. Howland, Toronto.—Dès que les canaux seront agrandis, il se construira des navires pour faire concurrence aux barges et mettre fin au transbordemen actuel. A l'appui de cette assertion, ils disent que le grain des ports du lac Ontari n'est jamais ou rarement transbordé à Kingston mais transporté directement et à plu bas prix que s'il était transbordé. De Toronto à Montréal, et directement, le fret d grain est de 5½ à 6 cts., et de 6½ à 8 cts. par barge et navire, et cela en dépit du fai que les barges sont jusqu'à un cerain point favorisées par la subvention du remorquage qui leur permet de se faire remorquer à moins de frais que par un remorqueur particulier de sorte que les barges jouissent réellement d'un privilége que les vapeurs n'ont pas. S on mettait fin à cette subvention, les vapeurs faisant le trafic complet, non seulemen jusqu'à Montréal, mais aussi jusqu'aux port de l'océan, auraient l'avantage sur les barge car même à prix égaux ils seraient préférées, un qu'il n'assujétissent pas le chargemen aux dommages et retards que peuvent occasionner le transbordement. Ces messieurs on aussi soumis aux commissaires diverses observations à l'effet que le commerce entre la Nouvelle-Ecosse et Ontario n'attend que la disparition, des obstacles à la navigation du St. Laurent pour prendre un plus grand développement, bien qu'il soit déjà très étendu et qu'il augmente rapidement.

Le commerce de l'ouest devra nécessairement atteindre bientôt à de plus grandes proportion et il prendra la voie la plus facile. Avant peu, Duluth exportera autant que Chicago car il n'est guère plus éloigné de Montréal que lui.

Notre territoire du Nord-Ouest, lui aussi, ne devra pas tarder à expédier des millions de boisseaux pour l'Europe.

Il faut nous mettre en mesuré de deservir ce commerce, qui déjà afflue dans notre direction et pour cela il faut lui offrir notre route, lui assurer le transport à bas prix, une prompte expédition et la livraison sans transbordement jusqu'au lieu où les marées se font sentir

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Il pense qu'ils ne pourraient faire concurrence à ces navires.

1. *M. Delisle, Montréal.*—Réponse analogue.

S. Holcomc, Toronto.—Une expérience de trente ans le porte à croire que l'on peut construire des navires pour la navigation simultanée de l'océan, du fleuve et des lacs. Par exemple, un navire peut être fait pour les lacs, et faire de Kingston son point de transbordement à raison d'une piastre par boisseau de sa capacité. Une barge pouvant prendre ce chargement de Kingston, et propre à ce transport, peut-être construite pour environ la moitié de ce prix. Cette dernière se rend auprès des bâtiments de mer à Montréal, et quant à ses frais de navigation, elle peut-être manœuvrée et équipée pour la moitié de ce que coûte une goëlette sous ces rapports. Ce qui précède s'applique aussi aux bâtiments de mer qui voudraient faire cette route, car ils peuvent être construits selon la capacité des différents routes et faire avantageusement concurrence aux navires construits pour un trafic de complet parcours. Par ce qu'il vient de dire, il ne veut pas que l'on comprenne que des propulseurs ne pourraient pas être faits pour naviguer jusqu'à Montréal et faire avantageusement concurrence aux navires ci-dessus mentionnés, mais que leurs dimensions dépendraient entièrement des facilités de navigation de la route en question.

W. H. Smith, Owen Sound.—Réponse négative.

Chambre de Commerce, Windsor, O.—Réponse négative.

Chambre de Commerce, Milwaukee.—Idem.

Allan Gilmour, Ottawa.—Il croit que les bâtiments de mer ne seraient pas seulement trop dispendieux, mais qu'ils seraient aussi trop lourds à manœuvrer dans les rapides, à l'entrée des canaux et dans le parcours de ces voies de navigation artificielle.

Chambre de Commerce, Chicago.—Elle ne croit pas qu'ils le pourraient.

Adam Brown, Hamilton.—Des navires en bois et en fer (construction dite mixte) pourraient être faits pour la navigation sur mer et à l'intérieur. Ils pourraient aller d'un port à l'autre en droite ligne et transporter du fet à meilleur marché que les autres navires obligés au transbordement, qui retarde le transport, expose aux avaries et exige le secours de la main-d'œuvre. Les émigrants à destination de l'ouest pourraient venir par ces navires et diminuer ainsi les taux du fret. Les importateurs d'Ontario pourraient recevoir ainsi leurs propres ports leurs marchandises à beaucoup moins de frais.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Réponse négative.

Edsall et Wilson.—Idem.

A. Wright, M. P.—Idem.

Compagnie Canadienne de Navigation.—Idem.

---

10. Pensez-vous que des goëlettes ou autres navires construits pour la navigation des lacs ou des eaux intérieures du Canada, pourraient faire avantageusement concurrence, dans le commerce avec l'Europe, aux navires spécialement faits pour la navigation sur mer ?

G. W. Winn, Montréal.—Il croit que les navires construits pour la navigation intérieure sont tout à fait impropres au trafic transatlantique. L'essai en a souvent été fait, mais il en est résulté tant de désastres, etc., que les négociants n'osent le tenter de nouveau. Il parle ainsi d'après sa propre expérience.

A. R. McGibbon, Montréal.—Un des avantages de l'agrandissement des canaux serait que le navires des lacs pourraient aller trafiquer hors du pays durant l'hiver.

Maison de la Trinité, Québec.—Réponse négative.

Chambre de Commerce, Toronto.—Idem.

Chambre de Commerce, Ottawa.—Idem.

Chambre de Commerce, Kingston.—Idem.

G. Fellers Maire de Sandwich, pour Duncan Stuart, de Détroit.—Ditto.

Arthur Harvey, W. H. Howland, Toronto.—Les navires desservant aujourd'hui le commerce des lacs sont impropres à la navigation sur mer, excepté dans des circumstances favorables quant au temps, etc. Si les canaux étaient suffisamment élargis, les navires seraient construit pour les lacs, mais en même temps assez forts pour faire au moins le cabotage du continent. Même dans les circonstance actuelles, des goëlettes de lac ont fait des voyages avantageux jusqu'à des ports de mer, et quelquefois en assez peu de temps. L'été dernier, de ces goëlettes ont expédiées de Toronto à Halifax et Pictou, et cela avec profit pour leurs propriétaires et armateurs.

Conseil-de-Ville, Ste. Catherine.—Il est convaincu qu'ils ne le pourraient pas.

A. M. Delisle.—Il est arrivé que des navires de lac aient fait la traversée en Europe mais rarement ; et puisque cette tentative ne s'est pas répétée plus souvent, c'est que les premiers essais n'ont pas donné de résultats profitables.

F. S. Holcomb, Toronto.—Voir page 91.

W. H. Smith, Owen Sound.—Réponse négative.

Chambre de Commerce, Windsor, O.—Idem.

Chambre de Commerce, Milwaukee.—Elle ne le croit pas.

Chambre de Commerce, Chicago.—Même réponse.

Allan Gilmour, Ottawa.—Réponse négative.

Chambre de Commerce, Détroit.—Elle pense que des navires proportionnés aux dimensions des canaux une fois agrandis pourraient faire concurrence à ceux spécialement faits pour la navigation sur mer.

Adam Brown, Hamilton.—De Liverpool à Chicago, et *vice versa*, des navires à hélice pourraient faire concurrence, si les canaux étaient agrandis.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Réponse négative.

Compagnie du Canal d'Erié et Ontario.—Si les canaux de Welland et du St. Laurent étaient agrandis, de grands navires seraient construits dans ce but.

Edsall et Wilson.—Réponse négative. Plus grand est le navire, plus il transporte le fret à bon marché.

Compagnie Canadienne de Navigation.—Réponse négative.

11. Y a-t-il des havres sur le lac Ontario qui soient assez profonds pour recevoir des bâtiments de mer tirant 16 pieds d'eau et plus ?

Chambre de Commerce, Toronto.—Réponse affirmative

Chambre de Commerce, Ottawa.—Réponse négative.

Chambre de Commerce, Kingston.—Ne connaît que Kingston.

Conseil de Ville de Ste. Catherine.—Non.

F. S. Holcomb, Toronto.—Oswégo a une profondeur d'environ 11 pieds, et à l'exception de Toronto, Niagara, Hamilton et Kingston, 10 pieds, peuvent être considérés la capacité moyenne des havres.

W. H. Smith, Owen Sound.—Non.

Chambre de Commerce, de Chicago et Compagnie de Canal d'Erié et Ontario.—Havre Sackett et rivière Niagara. (La compagnie de ce canal cite le rapport de M. Shanly, M. P., au sujet du Niagara.)

Chambre de Commerce, Détroit.—Pas à présent ; mais les batture de Ste. Claire sont en voie d'être approfondies pour donner passage aux navires tirant 16 pieds. Il faut que les havres soient aussi approfondis dans les mêmes proportions.

Adam Brown, Hamilton.—Hamilton pourrait admettre des navires tirant 20 pieds d'eau, si le canal de la Baie de Burlington était approfondi.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Aucun, à l'exception de Kingston

Edsall et Wilson.—Il n'y a pas de havre artificiel de 16 pieds de profondeur. Sur le côté canadien, 2 ont 10 pieds. Américain, 3 ont 14 pieds.

Compagnie Canadienne de Navigation. — Douze pieds est le maximum. Seulement les navires tirant 10 pieds d'eau devraient y entrer dans les mauvais temps.

CANAL LACHINE.

12. Trouvez-vous l'entrée inférieure de l'écluse du bassin de dimensions assez grandes pour les fins du trafic ? Sa défectuosité est-elle la cause que les navires sont retardés dans leur marche ? Si tel est le cas, jusqu'à quel point ?

T. Rimmer, Montréal.—L'écluse est tout à fait insuffisante aux besoins du trafic. Dans le mois dernier (novembre) il n'était pas rare de voir du grain dont le transport était retardé de plusieurs jours entre les entrepôts et le havre de Montréal et quelquefois pendant autant de temps qu'il en aurait fallu pour l'amener de Kingston à Montréal. Je citerai comme exemple une barge ayant vidé sa charge dans le havre et qui a été envoyée à l'entrepôt pour y prendre un autre chargement, eh bien ! pour franchir les écluses en montant, prendre son chargement et revenir, cela lui a pris trois jours. C'est là un obstacle à l'expédition qu'il faudrait faire disparaître à n'importe quel prix.

J. W. Winn, Montréal.—L'entrée est insuffisante et souvent la cause de retardements. L'accroissement du trafic exige de plus grandes facilités.

G. E. Jaques, Montréal.—L'écluse est insuffisante. Au lieu de 30 minutes, cela prend ordinairement 6 ou 8 heures pour la franchir.

A. M. Delisle, Montréal.—Il pense que l'entrée est suffisante, mais qu'elle n'est pas utilisée comme elle devrait l'être. La principale cause de retardement est le temps que l'on met à hâler les navires à l'entrée et à la sortie, et souvent par la faute des navires mêmes. Ceux qui portent 18,000 ou 20,000 boisseaux sont aussi lourds que des bâtiments de mer, et leur équipage ne se compose que de deux ou trois hommes. Quant le vent est fort, ils sont difficiles à manœuvrer. Il faudrait pourvoir à leur hâlage au moyen d'une machine à vapeur ou hydraulique ou de chevaux, et cela mettrait fin aux retardements dont on se plaint, lesquels sont aussi souvent le fait de l'éclusier, qui refuse d'ouvrir l'écluse à un seul navire.

Chambre de Commerce, Windsor.—Elle recommande que l'on donne au canal Lachine les mêmes dimensions qu'au canal Welland, 14 × 45 × 275.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Elle croit l'écluse inférieure tout à fait insuffisante. Le hâlage des barges par des hommes au lieu de chevaux est la cause de beaucoup de lenteur dans le transport. En prenant les mesures voulues pour le passage des barges dans les deux écluses inférieures, les vapeurs pourraient les franchir en 30 minutes, tandis qu'à présent cela prend de 2 à 3 heures et plus.

Edsall et Wilson.—Elle est suffisante dans les circonstances actuelles, mais une autre entrée sera nécessaire si le canal Welland est agrandi.

A. Wright, M. P.—Il serait nécessaire de faire disparaître une batture à l'entrée inférieure.

Compagnie Canadienne de Navigation.—Elle est actuellement tout à fait insuffisante aux besoins du trafic. Elle corrobore ce que dit la chambre de commerce d'Hamilton à l'égard des moulins.

---

13. Serait-il à propos de rouvrir l'ancienne entrée du canal, et d'agrandir ses écluses ?

J. W. Winn, Montréal.—La réouverture de l'ancienne entrée du canal avec de plus grandes écluses seraient d'un grand avantage, si sertout le canal était continué sur l'espace actuel

lement vacant au centre du quai non achevé (quai de la Pointe du moulin à vent) jusqu'à son extrémité inférieure. Cela ferait de chaque côté un quai d'une grande longueur très utile aux navires naviguant dans le canal et pour le déchargement des nombreuses barges et goëlettes qui apportent du poisson, du charbon, du sel, etc., de Québec et des ports inférieurs, et qui parfois encombrent le havre d'une manière nuisible. Il n'y a aucun doute que les commissaires du havre feraient volontiers construire les quais nécessaires et approfondir le chenal entre eux, de sorte qu'il n'y aurait de dépense à faire que pour les nouvelles écluses.

J. E. Jaques, Montréal.—Réponse affirmative.

A. R. McGibbon, Montréal.—Il a toujours pensé que l'on avait eu tort de fermer l'ancienne entrée, et il recommande qu'elle soit rouverte pour les petits navires.

D. E. Maclean et Cie., Montréal.—Il dit qu'il devrait y avoir une autre entrée—une pour faire sortir et l'autre pour faire entrer les navires. Il ajoute que les dimensions du canal en amont du pont de Black sont loin d'être suffisantes.

Chambre de Commerce Ottawa.—Réponse affirmative.

Hugh McLennan, Montréal.—Idem.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Idem

Chambre de Commerce, Hamilton.—Elle recommande l'agrandissement des écluses, vu qu'elles ne peuvent plus satisfaire aux besoins croissants du trafic. Elle devraient être de mêmes profondeur et dimensions que celles du Welland ; on devrait tripler la largeur du canal actuel ou en contruire un autre. La jetée en pierre en dehors du canal Lachine devrait être prolongée de 1000 pieds pour rendre l'approche dn canal aussi sûre qu'elle devrait l'être. On devrait cesser de louer aux propriétaires de moulins des pouvoire d'eau. Il faut que l'eau soit calme pour la navigation des canaux

A. Wright, M. P.—Il est pour l'agrandissement des écluses et d'autres améliorations.

Compagnie Canadienne de Navigation.—Elle recommande la réouverture de l'ancien canal, l'agrandissement de écluses et d'autres améliorations.

Témoignages concernant les canaux du St Laurent.

G. E. Jaques, Montréal.—Après avoir répondu à plusieurs questions, il ajoute qu'il es d'autres améliorations nécessaires à l'accroissement du trafic de l'ouest acheminé par la route du St. Laurent. Le manque d'espace pour la réception des chargements de bâtiments de mer ou des marchandises pour l'ouest, et aussi pour le débarquement, se fai sentir depuis bien des années ; cependant, le département des travaux publics ne paraî pas s'en être occupé. Il y a quelques années, une étendue de terrain situé en bas du pont de Wellington, sur le côté nord du canal a été achetée de l'hon. John Young expressément pour donner plus de facilités au transport du fret, mais, pour des raison dont on ne peut se rendre compte, on ne l'a pas ainsi utilisé, quoiqu'un déboursé de quelques mille piastres eût suffi pour achever cette amélioration, dont l'absence s'est fai beaucoup sentir par les navires transportant du fret roulant, car leur déchargement pren près de deux jours, tandis qu'il devrait pouvoir se faire en quatre heures, ce qui ajout ou moins 30 p. c. aux frais du voyage.

T. Rimmer, Montréal.—A la fin de sa lettre, il insiste sur la grande différence des besoins du trafic de Buffalo et Oswégo d'un côté et de Montréal de l'autre. Aux deux premièr places, toutes choses se mettent en magasin, dans l'autre, la masse du grain est embarqué sur des navires, et il faut des barges adoptées à ce service. Cette nécessité chang entièrement la manière de desservir le trafic et exige un genre particulier de navires.

Association de la Halle au Blé de Moutréal.—Elle reconnait hautement les grands avantage que nous vaudrait l'amélioration de la navigation du St. Laurent—le transport à meilleur marché, et la route plus courte qu'elle offrirait au commerce de grain de l'ouest comparée à la route par Buffalo ou Oswégo.

Hon. R. B. Dickey, Amherst, N. E.—Voir réponse aux questions concernant la Baie-Verte.

Chambre de Commerce, Toledo.—Elle loue les efforts que font les premiers hommes du pays pou opérer l'agrandissement de nos routes de transport qui serait de la plus grande importanc pour tous les Etats situés sur les lacs ; elle voit là un indice de l'amitié qui devrait existe entre les différentes sections du continent, amitié qu'il est de l'intérêt de tous de fortifier Elle souhaite que ces efforts soient couronnés d'un plein succès, car ils auront sans dout pour résultat une union commerciale et sociale qui, avant longtemps, aura lié par l'intérê tous les Etats de l'Union et du Canada.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—A la fin de sa lettre, il suggère aux commissaires que le améliorations nécessaires au développement du commerce du Grand Ouest avec la me sont de la plus haute importance pour le pays, et qu'elles devraient être commencées dè que les finances le permettront. Quand le canal Welland sera agrandi et ceux du St Laurent approfondis jusqu'à 12½ pieds, le commerce aura alors assez de facilités sans l construction de nouveaux travaux d'une utilité douteuse.

Chambre de Commerce, Ottawa.—Elle est en faveur de l'agrandissement, car elle est persuadée que ce sont les véritables voies par lesquelles il faut que les produits agricoles passent Leur but est de développer les ressources des pays auxquels elles donnent accès ; mai elle est d'avis que l'on devrait s'occuper de la construction des *principales lignes*, le canaux du Sault *Ste. Marie, d'Ottawa* et de la *Baie-Verte*, avant de faire quoi que c soit aux canaux actuels. Toutes ces grandes lignes devraient avoir les dimension arrêtées pour le canal du Sault Ste. Marie, à l'exception de celui de la Baie-Verte, don la profondeur d'eau devrait être d'au moins 16 pieds sur les seuils d'écluse.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Après avoir recommandé l'agrandissement des canaux de Welland et du St. Laurent, elle ajoute ce qui suit :

Avec nos canaux ainsi agrandis, les voiliers et vapeurs de dimensions correspondantes pourront faire le trafic entre les lacs supérieurs et Montréal. Ils pourront également desservir le commerce entre les lacs supérieurs et les provinces maritimes, où ils porteraient de la farine et des provisions, et, d'où ils rapporteraient du charbon, du poisson, etc.

Les navires de dimensions correspondantes à celles qu'auront les écluses une fois agrandies seront semblables à ceux qui desservent le trafic du côté américain des lacs supérieurs, c'est-à-dire qu'ils auront de 230 à 250 pieds de long et de 30 à 34 pieds de bau. Leur tirant d'eau sera de 12 pieds et leur capacité en boisseaux de blé de 30,000. Aujourd'hui les propulseurs (de première classe)de 450 à 500 tonnes et qui transportent de Chicago à Montréal en passant par le Welland ; 15,000 boisseaux de blé peuvent acheminer ce fret pour 12½ cts. par boisseau, taux qui les rémunère même assez bien, et si l'on donnait aux écluses les dimensions projetées, alors les voiliers et vapeurs d'une capacité de 30,000 boisseaux de blé pourraient avantageusement desservir le trafic entre les lacs supérieurs et Montréal, et le prix du fret, vraisemblement, diminuerait d'au moins 12½ par cent. Si les vapeurs des dimensions ci-dessus s'engageaient dans le trafic entre Montréal et les lacs supérieurs, non-seulement la grande masse des produits venant de grands lacs prendraient la route du St. Laurent pour se diriger jusqu'où les marées se font sentir, mais nous aurions aussi des chargements de retour de fer, de sel, de faïencerie et d'autres marchandises lourdes. Même avec nos facilités complètes, les bâtiments de mer apportent du fer à Québec et il est acheminé ensuite jusqu'à Chicago pour seulement $3 50 la tonne, et quand l'on sait que pour la même distance, ce transport par chemin de fer coûte au moins $10, il semble impossible que les voies ferrées puissent jamais faire avec avantage concurrence aux navires. En effet, on peut affirmer que, règle générale, jamais ces dernières ne pourraient, au point de vue économique, lutter avec notre magnifique système de communication par eau dans le transport des produits ou autre fret lourd entre les lacs supérieurs et le terminus naturel de la navigation océanique sur le St. Laurent—la cité de Montréal. Dans la concurrence qu'il nous faut inévitablement soutenir, il devient de la plus haute importance d'éviter tous les transbordements inutiles et de profiter de tous les avantages naturels à notre disposition, et cela avec la ferme résolution de rendre la route du St. Laurent supérieure en tout point à celle d'Oswégo et New-York, en un mot, de faire de nos eaux intérieures sans rivales la grandes voie du commerce avec l'Europe.

Le peuple canadien se doit à lui-même, comme gardien d'un noble héritage, de voir à ce que la population américaine des rives des grands lacs aient le libre usage de nos canaux aux mêmes conditions que nous, et cela dans le but de donner tout le développement possible au vaste trafic de l'ouest à l'atlantique. Pour ne pas imiter nos voisins dans leur politique fiscale, que notre législature se garde d'apporter des entraves au développement d'un commerce destiné à éclipser en grandeur toutes les entreprises que nous avons réalisées jusqu'ici, et à atteindre, par ses résultats, au-delà de toutes les espérances que nous avons dans l'avenir.

M. Patterson, Montréal.—Ainsi que M. Jaques, il signale le manque de facilités pour le dépôt du fret à Montréal, et il fait quelques recommandations à ce sujet.

Hon. John Young.—En créant la confédération, le Canada a assumé une attitude continentale, Il aspire à ce que sa juridiction s'étende jusqu'au pacifique, et en ce faisant, il encourt la grande obligation de contribuer pour sa part à l'amélioration de nos communications par eau depuis les lacs Supérieur et Michigan jusqu'où les marées se font sentir. Non-seulement ces améliorations devraient être faites, mais on devrait adopter une politique dont l'effet serait que dans dix ans les provinces et les Etats de l'est seront reliés à la côte du pacifique par un chemin de fer, et par ce moyen, unir sous un seul gouvernement la Colombie Britannique à l'ouest et les provinces anglaises à l'est.

FLEUVE ET RAPIDES DU ST. LAURENT.

1. Pouvez-vous donnez aux commissaires quelque renseignement sur la nature et la localité des obstructions qui existent dans le chenal du fleuve St. Laurent de Prescott à Montréal, et que les navires qui ne descendent pas par les canaux ont à éviter ?

G. E. Jaques, Montréal.—Il cite à ce sujet le rapport de MM. Maillefer et Raasloff, publié par le gouvernement en 1854.

Association de la Halle au blé de Montréal.—Elle cite le même rapport.
" Il est possible d'ouvrir un chenal d'une largeur et profondeur suffisantes pour les navires tirant 10 pieds d'eau, en faisant disparaître les obstructions, ce qui pourrait se faire pour une somme n'excédant pas £180,000.
Prenant pour exacte cette assertion, il serait désirable de donner la même profondeur aux canaux, mais ce n'est pas de nécessité immédiate.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Elle dit qu'il y a une obstructions au milieu des rapides de Galops ; une à l'entrée supérieure du canal Beauharnois ; deux dans le lac St. Louis ; une au premier phare flottant en amont de Lachine, et la dernière entre le premier et le deuxième phare flottant, et qu'il est nécessaire de les faire toutes disparaître. Le besoin d'un phare sur la batture St. Anicet, lac St. François, se fait beaucoup sentir.

Compagnie Canadienne de Navigation.—Elle renvoie au rapport de Maillefer et Raasloff.

---

2. Pouvez-vous aviser les commissaires sur les meilleurs moyens d'améliorer la navigation du fleuve, indépendemment des canaux ?

Chambre de Commerce, Hamilton.—Voir 1re question.

Compagnie Canadienne de Navigation.—Elle pense qu'un chenal admettant les navires d'un tirant de 8 pieds atteindrait ce but ; mais sur ce sujet, elle croit devoir renvoyer au rapport de Maillefer et Raasloff.
Pour les navires d'un tirant de 8 pieds, il ne faudrait des améliorations qu'aux rapides du Côteau, à Roceo, Hays, Shoal, Rocher-fendu, à la batture de l'île Min en aval des rapides de Lachine et à la batture de St. Lambert, en aval du pont Victoria. A l'exception des rapides du Côteau et du Rocher-fendu, les frais seraient peu considérables, vu que ces obstructions se trouvent dans une eau presque calme.
Pendant les brumes et les tempêtes de neige, la sûreté des navires exige le placement de signaux aux endroits suivants :—
Un canon à la Pointe des Neuf-Milles.
Une cloche aux Canards.
Un canon à la Longue-Pointe.
" " Toronto.
Une cloche à la Baie de Burlington.
Un canon au Port Dalhousie.
Avec un chenal de 8 pieds, bien des navires d'un faible tirant, de même que les bateaux à vapeur pourraient descendre les rapides, et faire ainsi plus de place à la circulation dans le canal.

FLEUVE ST. LAURENT—QUEBEC ET MONTREAL.

1. Dans les plus basses eaux, quel est, l'été, la profondeur du chenal navigable ?

J. W. Winn, Montréal.—Environ 19½ pieds, lesquels pourraient être portés à 20 en peu de temps.

Maison de la Trinité, Québec.—Dix-neuf pieds, c'est-à-dire en mettant à 10 le plus bas niveau sur les battures du lac St. Pierre.

C. L. Armstrong, Dalhousie.—20 pieds.

Chambre de Commerce, Québec.—18 pieds.

Edsall et Wilson.—Voir 2me question.

William Rae, Québec.—Pour les steamships, 17.6. Voiliers, 18.

---

2. A quels endroits du fleuve se trouvent les obstructions empêchant de passer les navires d'un plus fort tirant ?

J. W. Winn, Montréal.—Les petites obstructions d'un complet chenal de 300 pieds de large et de 20 de profondeur, sont clairement indiquées dans le rapport de M. Page au département des travaux publics. Peu de temps après sa publication, le principal obstacle qui se trouvait près de la Pointe-aux-Trembles, a été enlevé par les commissaires du havre, qui devraient en faire autant pour les autres.

Maison de la Trinité, Québec.—Montréal, Pointe-aux-Trembles, Ile Plate, lac St. Pierre, Cap à la Roche et Cap Charles.

C. L. Armstrong, Dalhousie.—Au cap à la Roche, où se trouve une petite batture ou poulier au centre du canal, qui force à un détour pour éviter de gros cailloux et un fort remous. Avec la marée montante le danger disparaît. Il ajoute ensuite :

Les obstacles sont généralement causées par des cailloux, etc., et qui, toujours, se trouvent là où il s'est formé des amas de glace en hiver. Le poids de la glace enfonce dans la glaise ces cailloux, qui se trouvent à Longueuil, à la Point-aux-Trembles, à Varenne, à l'île des Lauriers, et à leur tour ils empêchent la glace de descendre le chenal de Verchères. Il y a de fréquents amas de glace de Lavaltrie à Lonoraie, aussi de la Pointe-du-Lac au Port St. François et parfois à Champlain ; ensuite, du cap Levrard au cap à la Roche, aux Grondines et sur le Richelieu.

Chambre de Commerce, Québec.—Pointe-aux-Trembles, Ile-Plate (près de Lavaltrie), lac St. Pierre, cap à la Roche et cap Charles.

Edsall et Wilson.—Les obstructions sont formées par des dépôts apportés par l'Outaouais et les cours d'eau du côté sud. Il faut faire chaque année une dépense pour les faire disparaître.

W. Rae, Québec.—Pointe-aux-Trembles, Varennes, Lanoraie, lac St. Pierre, batture de Provencher, caps Charles et à la Roche.

3. Etes-vous d'avis qu'il serait possible, par le draguage, d'approfondi d'avantage le lit du fleuve ? Jusqu'à quel point pourrait-il être ainsi approfondi

J. W. Winn, Montréal.—Il croit que cet approfondissement dépendrait de la dépense qu'o voudrait faire, et il termine en renvoyant à l'estimation de M. Page—$800,000 pour u chenal de 300 pieds de large et de 22 de profondeur—et en recommandant cette amélio ration.

A. R. McGibbon, Montréal.—Il devrait être d'au moins 24 pieds de profondeur.

Maison de la Trinité, Québec.—La chose est possible, mais elle donnerait lieu à une très-fort dépense.

C. L. Armstrong, Dalhousie.—Le chenal peut-être creusé à n'importe qu'elle profondeur, l lit étant d'argile.

Chambre de Commerce, Québec.—Elle pense qu'il peut être approfondi de 4 pieds par l draguage, aux endroits indiqués à la question 2, mais il serait nécessaire d'enlever le cailloux aux caps Charles et à la Roche. D'un autre côté, le draguage du fleuve ne sera que peu utile si le havre de Montréal n'était pas approfondi en même temps.

W. Rae, Québec.—Il serait possible de lui donner une profondeur de 24 pieds.

---

4. Serait-ce une grande économie pour le commerce de transport si l fleuve était assez approfondi pour donner passage aux navires tirant 24 pie d'eau ?

G. W. Winn, Montréal.—Il pense qu'on devrait d'abord lui donner une profondeur de 2 pieds, et améliorer ensuite sa navigation selon les besoins du commerce, car, tôt ou tar il faudra donner au chenal cette profondeur de 24 pieds et une largeur de 400.

A. R. McGibbon, Montréal.—Réponse affirmative.

Maison de la Trinité, Québec.—Il y aurait certainement économie, mais les navires tirant pieds et d'un tonnage proportionné navigueraient difficilement dans le chenal étroit sinueux qui sépare les deux ports.

C. L. Armstrong, Dalhousie.—Plus les navires seront grands, moins le transport coûtera.

Chambre de Commerce, Québec.—Règle générale, le prix du fret diminue en proportion de grandeur du navire, car les frais de navigation des grands navires sont moindres en p portion que ceux des petits.

Adam Brown, Hamilton.—Il est certain que la réduction du prix de transport serait proportion des navires auxquels l'approfondissement du fleuve donnerait passage.

W. Rae, Québec.—Réponse affirmative.

CANAL RIDEAU.

1. Etes-vous d'avis que la circulation de ce canal est assez considérable pour justifier que l'on fasse les frais de l'améliorer ?

James Shaw, Jr., Smith's Falls.—Réponse affirmative.

B. Tett, M.A.L., Ontario.—Il est d'opinion qu'elle est assez considérable pour cela. Le canal traverse un pays bien habité. Il est la voie la plus économique de transport pour les marchandises expédiées et à destination de Kemptville, Merrickville, Smith's Falls, Perth, Newboro, et autres places de commerce. Il faut se rappeler, dit-il, que le canal Rideau a été donné au gouvernement canadien avec l'entente qu'il serait tenu ouvert et en bon état de réparation.

Hiram Easton, Merrickville.—Il pense que ce canal est profitable en ce qu'il facilite les différentes industries des villages situés le long de son parcours. S'il arrivait qu'il fût fermé, ce serait la ruine d'un grand nombre d'industrie, sans compter une grande somme de richesse qui serait laissée sans moyen d'exploitation.

R. Kernahan, Kemptville.—Il dit ce canal nécessaire au commerce du pays.

A. R. McGibbon, Montréal.—Il ne croit pas sa circulation suffisante pour justifier de grande dépenses.

W. H. Fredenburgh, Westport.—Il recommande qu'on y fasse des réparations.

J. D. Slater, Contrôleur, Ottawa.—Il répond affirmativement, et dit que le trafic actuel est principalement local. Par exemple, Ottawa et Kingston consument en chiffres ronds, 100,000 cordes de bois annuellement, et de cette quantité environ un tiers est apporté par le canal Rideau; si ce n'était de la quantité qu'il apporte, le consommateur paierait au moins une piastre de plus par corde. A sa lettre, M. Slater joint un état du trafic pour l'année expirée le 30 juin 1870. Dans le rapport du bureau d'Ottawa, nous avons recueilli les faits suivants :—

		ton'x.	$ cts.
Tonnage des navires montant		28,703	280 76
" " " descendant		25,925	213 49
Tonnage de fret montant		28,350	1,225 36
" " " descendant		30,516	1,202 21
Passagers, montant	361		10 03
" descendant	237		5 63
Total	628	113,497	$2,937 78

Le rapport des moulins de Kingston donnent		52,599	399 11
" "		62,547	528 53
" "		107,818	2,184 71
" "		2,665	167 44
" "	690		17 26
" "	633		16 04
	1,323	225,629	$3,313 09

D'après ces état, nous voyons que les péages principaux sont pour le passage du sel, du blé, d charbon, bois de chauffage, flottes, traverses, traverses de chemin de fer, bardeau, bo scié, bois en grume, lard, marchandises, (classe 6.)

John Chaffey, Newboro.—Ce canal est tout à fait indispensable au pays qu'il traverse. Un compagnie de Cleveland à passé un contrat pour acheminer par cette voie 20,000 tonn de minerai de fer de Hull à Kingston, en 1871, et les péages sur ce minerai s'élèveror à $4,000. L'exploitation des mines de fer de Crosby prend de l'extention, et l demande de son minerai ne pourra faire qu'augmenter pendant longtemps.

Chambre de Commerce, Ottawa.—Si toutes les obstructions étaient enlevées le trafic serai cinquante fois plus considérable.

Chambre de Commerce, Kingston.—Le trafic justifierait amplement une dépense considérabl

John Manion, Perth.—A en juger par le développement du pays, au nord du Rideau le trafi devra augmenter considérablement dans le cours de quelques années; cette partie aurai à souffrir de grandes pertes si le canal n'était maintenu en bon état de réparation.

Conseil de Ville, de Perth.—Il recommande qu'une forte somme soit affectée à l'amélioratio de ce canal, qui est indispensable à la prospérité du pays qu'il traversé. L'ouvertur d'une communication par eau entre Perth et le Rideau augmenterait beaucoup le trafi de ce canal. Le bois de construction, le minerai et les marchandises prendraient alor cette route.

A. J. Russell, Ottawa.—Vu que ce canal a été originairement construit pour le transport d troupes et de munitions, il pense que la construction d'un chemin de fer de Montréal Ottawa, et un autre—celui actuellement projeté—devant relier les chemins de fer d Canada Central et de Peterborough, à Carleton Place, conviendraient mieux.

Allan Gilmour, Ottawa.—Il recommande qu'il soit fait une dépense modérée pour l'amélio ration de ce canal.

W. K. Dickinson, Manotick.—Il corrobore les assertions d'autres témoins concernant l trafic du canal et donne un état détaillé des établissement manufacturiers actuellemen situés sur sa ligne, et dont le nombre et la prospérité dépendront, dans une grande me sure, des facilités offertes à la circulation sur ce canal.

MOULINS SUR LA RIVIÈRE RIDEAU.

Moulins à farine	17
Moulins à carder et à fouler	4
Scieries	12
Moulins à farines d'avoine	2
Moulins à bardeau	5
Fonderies et ateliers de mécanicien	3
Fabriques de douves	2
" " drap	3
" " porte et fenêtres	2
" d'alumettes	1
Utine	1
Tanneries	1
Total	53

Il y a un grand nombre d'autres moulins à une petite distance et de chaque côté de la route dont les intérêts dépendent entièrement de la navigation du Rideau.

L'existence de ces établissements dépend entièrement de l'eau du canal qui fait fonctionner les moulins, et ces pouvoirs d'eau, ils les ont loués du gouvernement, auquel ils paient un loyer annuel. Sous ces circonstances, beaucoup de personnes ont fait des placements considérables dans ces différentes industries. Il serait par conséquent injuste, de la part du gouvernement, de permettre que cette route, faute d'entretien, devint presque impraticable, comme ça été le cas depuis quelques temps.

Sur les bords immédiats du canal, surtout du côté ouest, entre le passage d'Oliver, sur le lac Rideau, et la cité de Kingston, les productions minérales sont variées et de valeur, car elles se composent de fer, de cuivre, de plomb et de phosphote de chaux.

Les mines de fer de Hull, près d'Ottawa, ont été récemment achetées par une compagnie entreprenante d'Ontario, laquelle se propose de transporter à Cleveland et par ce canal les produits de l'exploitation de ces mines.

J. Chaffey, et Cie., Kingston.—Ce canal est d'une grande importance pour la contrée qu'il traverse et pour les villes situées à ses deux extrémités. Tout annonce que son trafic sera considérable dans quelques années.

A. Wright, M.P.—Réponse affirmative.

Q. 2. Les dimensions de ce canal sont-elles suffisante pour la circulations actuelle ?

James Shaw, Jr., Smith's Falls.—Oui ; deux fois suffisantes pour son trafic.

B. Tett, M.L.A., Ontario.—Il pense que si ce canal eût été maintenu dans la même condition d'efficacité que lorsqu'il était sous le contrôle du département de l'artillerie, il serait encore suffisant au trafic actuel.

Hiram Easton, Merrickville.—Réponse affirmative.

W. H. Fredenburgh, Westport.—Le canal serait suffisant au trafic actuel si le volume d'eau nécessaire à la navigation pouvait être maintenu.

M. Slater, Contrôleur.—Il suffit au trafic actuel.

M. Chaffey, Newboro.—Même réponse.

Chambre de Commerce, Ottawa.—Idem.

Chambre de Commerce, Kingston.—Oui, s'il était bien réparé et maintenu ensuite en cet état.

John Marion, Perth.—Même réponse.

Conseil de Ville, Perth.—Même réponse.

A. J. Russell, Ottawa.—Il paraît suffire au trafic qu'il dessert.

Allan Gilmour, Ottawa.—Oui, et pour un trafic bien plus considérable.

W. K. Dickinson, Manotick.—Idem.

3. La navigation de ce canal rencontre-t-elle quelques obstacles qu'il serait aisé de faire disparaître ?

James Shaw, Jr., Smith's Falls.—Le seul obstacle paraît être la rareté de l'eau en été.

B. Tett, M.A.L., Ontario.— Le grand obstacle se trouve à la pointe qui traverse une tranchée du canal entre le haut du Rideau et les lacs Mud, distance d'environ ¾ de mille. Depuis quelques années, la digue de l'écluse des Narrows fait eau ainsi que le seuil supérieur de celle de l'Isthme. Cela fait que dans les sécheresses, l'eau baisse d'un ½ pied de plus qu'auparavant à la courte tranchée de l'Isthme. Il s'ensuit que les embarcations ne peuvent alors passer qu'avec un demi-chargement. Les plus grandes embarcations sont souvent incapables de circuler sur ce canal. Il serait facile de remédier à cela en rendant la digue étanche, ainsi que le seuil supérieur de l'écluse de l'Isthme, et en approfondissant de 16 pouces ou 2 pieds cette petite partie du canal ; mais il faudrait pour cela recourir à la mine, car les deux tiers à enlever sont de roc et l'autre d'argile.

Heram Easton, Merrickville.—Il recommande que des moulins de Kingston, à Kingston (6 milles), le canal soit dragué, et que l'on place des bouées ou signaux là où le chenal est très étroit.

Les deux quais à l'entrée de Newboro, depuis le petit lac du Rideau, devraient être réparés. La tranchée devrait être approfondie ou les lacs endigués comme réservoirs pouvant fournir l'eau durant les sécheresses. Les tranchées de Kilmanoch, Merrickville et des Rapides de Burritt ont besoin d'être nettoyées.

Il serait aussi nécessaire d'endiguer quelques-uns des lacs à la tête de la rivière Tay : le Grand Lac Rideau est presque complètement alimenté par cette rivière.

Un phare flottant est nécessaire à la tête de Land Island, en aval du pont Bicketts, car ce passage est dangereux dans les nuits noires.

R. Kernahan, Kemptville.—Il dit aussi que l'eau manque pendant les sécheresses.

W. H. Fredenburgh, Westport.—Même réponse. L'été dernier, il n'y avait que de 30 à 3[illegible] pouces d'eau dans la tranchée de Newboro.

M. Slater, Contrôleur.—Les plus grands obstacles sont le manque d'eau à la fin de la saison et les inondations le printemps. Pour y remédier, on construit des digues à la décharge des lacs tributaires du Rideau pour retenir les grandes eaux du printemps jusqu'à la saison des sécheresses. La dernière saison a été, il est vrai, exceptionnelle, et il est probable que d'ici à longtemps on n'en aura pas d'aussi remarquable par la sécheresse.

J. Chaffey, Newboro.—On néglige beaucoup de garder de l'eau en réserve pour le canal, bien que cela coûterait peu. Ce qu'il faudrait, c'est une personne d'expérience chargée de ce soin.

Chambre de Commerce, Kingston.—Il y a plusieurs places, où l'eau est trop basse, qui devraient être approfondies.

Conseil de Ville de Perth.—Même réponse.

A. J. Russell, Ottawa.—Sans doute que l'on pourrait augmenter la profondeur durant les sécheresses en endiguant les lacs. On conserverait ainsi le surplus d'eau du printemps. Si l'on ne fait pas cette amélioration, il faudra que les navires qui naviguent sur ce canal aient un moindre tirant d'eau, nécessité qu'il importe d'éviter, vu que dans le cas d'une guerre, il se pourrait qu'il serait utile d'acheminer des canonnières par ce canal pour les amener sur l'Outaouais.

K. Dickinson, Manotick.—Il y a plusieurs petites obstructions, mais il serait facile de les faire disparaître, par exemple, les pièces de bois calées, les cailloux et autres dépôts des tranchées aux abords de plusieurs écluses ; mais les battures de roc sont un obstacle sérieux ; il faudrait recourir à la mine pour les baisser, ou augmenter le volume d'eau.

---

4. Est-ce que l'allimentation d'eau est suffisante à la navigation du canal ? sinon, quel serait le meilleure moyen de l'augmenter ?

James Shaw, Jr., Smith's Falls.—L'alimentation est parfois suffisante, et pour l'augmenter, il faudrait prendre les moyens d'utiliser l'eau des nombreux lacs qui avoisinent le canal et communiquent avec lui. Cela pourrait se faire à l'aide de digues à la décharge des lacs, pour empêcher que leurs eaux ne s'écoulent inutilement.

Tett, M.A.L., Ontario. — L'alimentation est insuffisante. Au-dessus du niveau de sommet, il serait facile de faire un réservoir d'eau pour l'extrémité de Kingston au moyen de digues aux décharges des lacs Mud et des Canots, dans le canton de Bedford, et à la décharge des lacs Loughboro et Long, dans le canton de Loughboro. On épargnerait ainsi un volume d'eau de 3 ou 4 pieds, que l'on pourrait utiliser durant les sécheresses depuis les lacs Devil, Mud, Birch, Désert, des Canots, de la Loutre, Knowlton et Great Mud, c'est-à-dire sur une étendue d'environ 30 milles sur 40. Les digues de tous les endroits ci-dessus sont dans un mauvais état. A son avis, la formation de ce réservoir ne pourrait faire de tort à personne ni causer de dommages.

Kernahan, Kemptville.—Le meilleure moyen d'avoir un volume d'eau suffisant durant les sécheresses serait d'endiguer les lacs de la partie supérieure de la rivière Tay, qui tombe dans le Rideau en aval de Port Elmsley. Alors il ne s'agirait que de trouver un surcroit d'eau pour l'écluse des Narrows et celles de Newboro, que l'on pourrait facilement tirer du lac à l'ouest du Rideau et d'un ou deux autres petit lacs. Il y a quelques années, M. Kernahan a mesuré l'étendue de ces lacs et il a été interrogé par un comité de la chambre canadienne, lequel est finalement arrivé à la conclusion que le canal serait alimenté d'après le moyen suggéré.

H. Fredenburgh, Westport.—L'alimentation étant insuffisante au niveau de sommet, il recommande que les écluses et portes d'écluse à Newboro et aux Narrows soient réparées, et que la digue à la décharge du Rideau ouest soit exhaussée d'un pied. L'eau devrait être amenée du lac Bob dans le Rideau ouest, ce qui pourra se faire à peu de frais lorsque l'eau de ce lac aura monté au moyen de la digue que l'on construit actuellement à son embouchure. Le surplus d'eau pourrait être conservé dans le Rideau ouest jusqu'au milieu de l'été et lâché ensuite. Par ce moyen, le niveau de sommet serait alimenté suffisamment le reste de la saison.

Slater, Contrôleur.—L'alimentation est insuffisante au niveau de sommet. Si les digues étaient élargies et l'eau retenue jusqu'au mois d'août, la navigation ne serait pas du tout arrêtée pour les navires ne tirant pas plus de 4½ pieds d'eau ; mais pour un grand nombre il faut une plus grande profondeur, et lorsque l'eau baisse, il leur faut cesser de voyager. Il a été suggéré que le surplus d'eau du lac Bob pourrait être facilement dirigé dans le Rideau ouest et retenu dans ce lac, qui est le principal réservoir du sommet. Pour cela, il faudrait exhausser la digue située à sa décharge.

Chaffey, Newboro.—La grande difficulté a lieu en automme, à la tranchée de Newboro, au niveau de sommet. Là, l'eau est courante, et il s'en perd beaucoup en chaque sens,

surtout près de l'Isthme. Les vannes supérieures de cet écluses sont défectueuses et fo qu'elle s'emplit toutes les 15 minutes, sans compter la quantité d'eau qui se perd par l portes inférieures. A la fin de la dernière saison, il n'y avait que 2 pieds 7 pouces da la tranchée. Un peu d'attention, quelques frais de réparation à ces endroits pour co server le surplus d'eau du printemps, remédieraient à cette difficulté.

Les propriétaires de moulins et de fabriques pourraient s'opposer à l'endiguement du lac Bo pour déverser ses eaux dans le Rideau, mais une digue devrait être construite sur le la Long, car elle retiendrait une grande quantité d'eau qui pourrait tomber au besoin da le lac Bob, ce qui servirait les intérêts de cette localité tout en aidant à l'alimentation d canal. Comme il est lui-même intéressé à cette amélioration, il va proposer au gouve nement de lui laisser construire cette digue à ses frais. Cette amélioration ne causera aucun dommage.

Quant à cette partie du canal depuis le niveau de sommet jusqu'à Kingston, il y a deux o trois points où des améliorations seraient nécessaires. M. Rowan, département des terr de la couronne, a exploré la nappe d'eau (de 80 milles carrés) qui tombe à Bedford Mil et à Crosby Mills et dans le lac Mud, et qui est la principale source d'alimentation d canal en descendant à Kingston. Il sait (M. C.) que les dommages qu'occasionneraie la construction de deux digues pour conserver ces eaux se résumeraient à très peu d chose, et il se propose de les construire à ses propres frais et d'une manière durabl Pendant deux mois de l'année, cette partie du canal manque de beaucoup d'eau. Il off aussi de débarrasser le canal, vers la tranchée de Lower Brewer, des pièces de bois tout espèce qui s'y trouvent calées.

Chambre de Commerce, Ottawa.—Pas au niveau de sommet du côté de Kingston. Les pluie d'automne devraient être retenus dans les lacs pour aider à l'alimentation, ce qui pourra facilement se faire, vu la topographie particulière du district.

Chambre de Commerce, Kingston.—Elle dit simplement que l'alimentation est insuffisante.

John Manion, Perth.—L'alimentation est insuffisante aux besoins actuels du canal, mais el sera beaucop plus considérable l'année prochaine, grâce à la construction de digues à l décharge des lacs Bob et du Corbeau. Toutes deux doivent être terminées dans deu semaines. Le lac Bob a environ 22 milles carrés, et une profondeur moyenne de 8 pied en été. Le lac du Corbeau a environ 3 milles carrés et une profondeur de 18 pieds e moyennne. Deux autres digues aideraient beaucoup à l'alimentation, l'une à la déchar du lac Long, à la Pointe Hinchinbrooke, et l'autre au lac du Coude. L'alimentation l'ouest de Newboro pourrait aussi être beaucoup augmentée par la construction d nouvelles digues à Buttermilk Falls, au pied du lac Devil, et au bas du lac Mud, sur l même cours d'eau, et par le renouvellement de celle du lac des Canots.

Conseil de Ville de Perth.—L'alimentation est insuffisante, mais l'on croit que les digue actuellement en voie de construction à la tête de la rivière Tay remédieront à cet état d choses.

J. M. Cromwell, Arpenteur, Perth.—A l'égard de la partie nord du canal, depuis l'éclus Poonamalie jusqu'à Ottawa, laquelle est alimentée par le lac Rideau, il fait les recomman dations suivantes :

La digue de Poonamalie, qui a été exhaussée de 18 pouces en 1865, devrait être maintenu à une hauteur suffisante, alors il y aurait abondance d'eau. Elle est maintenant a maximum de sa hauteur et n'a pas causé de grands dommages. Des contrats ont ét récemment passés pour la construction de digues à la décharge des lacs Bob et Corbeau et toutes deux seront sans doute d'un service efficace. Malgré ces deux digues, cependant il sera peut-être nécessaire d'endiguer la décharge du lac Long, ce qui permettrait d contrôler parfaitement les eaux de la Tay, et probablement de fournir assez d'eau a canal tout l'été et l'automne.

Afin de pouvoir complètement profiter de ces digues, il faudra peut-être aussi obtenir de M. J. Hony l'entier contrôle du lac Bob, qui sert aujourd'hui de réservoir à ses moulins. La somme affectée à la construction des digues en voie d'être terminées sera amplement suffisante ainsi que pour payer les dommages qui pourront résulter de ces constructions, mais il est probable qu'il faudrait $3,000 de plus pour acheter de M. Hony le contrôle du lac. En un mot, $16,000 suffiront sans aucun doute aux travaux à faire pour utiliser les eaux de la Tay.

K. Dickinson, Manotick.—Jusqu'à présent, l'alimentation n'a pas toujours été suffisante, et cela est dû, en grande mesure, à ce que l'on a négligé de conserver autant d'eau du printemps que pouvaient le permettre les travaux. On a aussi manqué de recourir à un bon système pour exhausser les digues, etc. L'année dernière, le département des travaux publics a pris des mesures pour remédier à ce défaut, et l'on s'attend que cette amélioration donnera de bons résultats sous le rapport de l'alimentation du sommet dans la direction d'Ottawa. On est en voie de faire à peu de frais et au moyen de pièces simplement jetées en travers, des barrages à la décharge d'une succession de lacs qui se jettent dans la Tay, et ces constructions auront aussi l'effet de conserver de l'eau. En bien des endroits l'on pourrait de même utiliser la disposition du sol pour augmenter également l'alimentation de la partie de Kingston, au moyen de travaux peu dispendieux. Sous ce rapport M. Dickinson renvoie à M. Chaffey, dont l'opinion est donnée plus haut.

Chaffey et Frère, Kingston.—Il corroborent ce qu'a dit M. Chaffey.

Edsall et Wilson.—Ils corroborent ce qui précède touchant l'insuffisance de l'alimentation et le besoin de digues.

CANAL DU SAULT STE. MARIE.

1. Quel avantage trouverait le commerce du pays dans la construction d'u autre canal entre les lacs Huron et Supérieur, sur le côté canadien ?

D. E. McLean et Cie., Montréal.—Ils recommandent la construction de ce canal et exprime l'espoir que le gouvernement impérial contribuera au moins pour la moitié des frais.

A. Waddington, (ci-devant de la Colombie Britannique.)—Plusieurs fois l'été dernier il passé par le canal et il a pu recueillir une variété de renseignements qui démontrent so insuffisance et la nécessité d'en construire un nouveau sur le côté canadien. Sur le cô canadien, dit-il, le semble avoir été disposé dans ce but, car, au point du génie, il e certain que le canal eût dû être d'abord construit de ce côté.
Sur le côté supérieur, il déboucherait dans une baie sûre, très-différente sous ce rapport l'entrée du canal américain, et à l'extrémité inférieure, la place de la jonction avec rivière serait à la fois profonde, commode et sûre. Le sol, qui a été exploré et sondé compose de terre, de gravier et de cailloux, et n'offrirait, sauf la présence de l'eau, qu peu de difficulté à l'exécution des travaux. Ce canal serait d'un tiers plus court qu l'autre. Tous ces avantages réunis lui permettraient de faire avec succès concurrence a canal américain. Aujourd'hui, le commerce canadien sur le lac Supérieur est peu cons dérable et de date récente. Il se borne à un petit trafic avec la Baie du Tonnerr l'Islet d'Argent et les places de pêche près de St. Ignace et la baie Népigon. Mais san compter qu'il serait utile pour approvisionner les corps de volontaires de Fort Garr (lesquels devront rester là quelques années), tout le commerce de l'établissement de Rivière-Rouge, y compris la compagnie de la baie d'Hudson, qui passe maintenant pa Minnesota, prendrait naturellement la voie la plus courte, tandis que l'émigration ve le Nord-Ouest et le rapide établissement de ce vaste territoire ne tarderaient pas augmenter le trafic du lac Supérieur de manière à changer tout-à-fait la face des chose Un chemin de fer entre Fort Garry et la baie Népigon devra être fait dans le cours d trois ou quatre ans, et alors tout le trafic du Nord-Ouest sera dirigé sur le lac Sup rieur. Dans de telles circonstances, nous devrions prendre des mesures pour contrôl ce trafic, sinon nos relations commerciales avec le territoire seront, pour ne rien dire d plus, à la merci de nos voisins, bienheureux encore si l'on ne voit pas se renouveler le outrages dont on n'a pas encore perdu mémoire. Pour ces raisons, il faut que nou ayons un canal qui soit à nous.

Chambre de Commerce, Ottawa.—L'avantage de donner libre accès au lac Supérieur, à un côte de 1,200 milles, et d'offrir à notre nouveau territoire de la Rivière-Rouge de mei leures facilités pour son commerce de grain.

Chambre de Commerce, Kingston.—Notre trafic est assez bien desservi par le canal actuel, seulement son usage permanent peut nous être garanti. Dans le cas contraire, il serait propos d'en construire un de ce côté.

F. S. Holcomb, Toronto.—Pour des raisons politiques et commerciales, et surtout parce qu le côté canadien est plus avantageux, ce canal devrait être construit.

A. J. Russell, Ottawa.—Un canal sur le côté canadien ne serait que peu ou point utile notre commerce, mais nous devons tenir compte des sentiments des Américains à not égard, et de la probabilité que ce canal nous sera fermé quelque jour.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Il recommande la construction immédiate d'un nouveau canal.

W. H. Smith, Maître-Marinier, Owen Sound.—Il pense que la flotte du lac Supérieur serait assez considérable pour utiliser les deux canaux.

Chambre de Commerce, Windsor, O.—Elle pense qu'il est de la plus grande importance pour le commerce canadien qu'un canal soit immédiatement construit de notre côté, et que ses dimensions soient celles recommandées pour le Welland, afin que le Canada soit à l'abri des caprices de l'étranger.

Allan Gilmour, Ottawa.—Il ne pense pas que notre commerce ait besoin de ce canal, à présent, mais il peut être nécessaire d'avoir communication avec le lac Supérieur sur le sol canadien.

Chambre de Commerce, Guelph.—Elle est en faveur d'un canal sur le territoire canadien.

Adam Brown, Hamilton.—Après avoir démontré la nécessité d'un canal sur le territoire canadien, il ajoute que cette voie aurait pour résultat de grossir notre revenu, car il y aura un très grand commerce de transport des rives du lac Supérieur, qui restera, comme à présent, entre les mains des Américains, si ce canal ne se fait pas.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Elle est en faveur de la construction du canal parce qu'il serait la porte des immenses régions de la rive nord du lac Supérieur, et dont les richesses minérales devront un jour occuper une très grande population. S'il veut aider au prompt développement des richesses naturelles de cette région, le gouvernement ne peut permettre qu'une partie du commerce du pays soit exposée aux caprices d'une puissance étrangère.

Compagnie du Canal d'Ontario. et Erié.—Même réponse.

A. W. Wright, M.P.—Idem.

---

2. Est-ce que les écluses et le prisme du canal américain ne sont pas les plus grands qu'il y ait en Amérique ?

Chambre de Commerce, Ottawa.—Oui, ils sont les plus grands.

W. H. Smith, Owen Sound.—Oui, mais ils ne sont pas trop grands.

Chambre de Commerce, Milwaukee.—Idem.

Chambre de Commerce, Hamilton.—350 pieds de long, 75 de large. A son sommet, le canal a une largeur de 115 pieds ; à la ligne d'eau, 100 pieds, et au fond, 64. Sa longueur totale est maintenant d'un 8me de mille, environ, dont 1500 pieds de son extrémité supérieure ont dû être percés dans le roc solide. Sa profondeur d'eau est de 13 pieds, et un vapeur tirant onze pieds 10 pouces d'eau l'a franchi en 1869. Cependant, une profondeur de 14 à 15 pieds serait plus en rapport avec les dimensions des deux écluses.

Relativement au Canal Rideau et à la Rivière Tay.

Hiram Easton, Merrickville.—Il recommande avec instance que les travaux de réparation d canal soient donnés à l'entreprise ; que quelques-uns des éclusiers soient mis de côté, v qu'un homme par écluse doit suffire ; que chaque embarcation devrait envoyer u nombre d'hommes aider au passage des écluses, comme cela se fait sur le canal Grenvill que les terres du gouvernement aux diverses stations devraient être louées au plus offran vu qu'elles ne rapportent actuellement aucun bénéfice à l'état.

John Manion, Perth.—Il attire l'attention des commissaires sur le canal de la rivière Tay q est resté plusieurs années sans réparations ; il recommande la construction des écluses d ce canal, amélioration nécessaires au développement du commerce de minéraux et de bo et qui, par contre-coup, aiderait beaucoup à l'alimentation du canal Rideau. Le commerc de bois existe déjà, mais il passe par le chemin de fer du St. Laurent, et les exploitatic minières ajoutent peu au trafic à défaut de canal pour le transport des minerais.

Conseil de Ville, de Perth.—Recommandation analogue.

W. K. Dickinson, Manotick.—Il attire l'attention sur plusieurs points se rapportant l'administration du canal.

Les grandes dépenses faites pour ce canal durant les 10 ou 12 dernières années sont dues, e partie, à ce que l'on a toujours différé de faire de suite les travaux que demandait sa cor dition. Ce parti pris a été la cause que plus tard il fallait faire des améliorations dispe dieuses.

Relativement au canal du Sault Ste. Marie.

M. Maddington.—Pour la construction de ce canal, il suggère que le gouvernement fasse c qu'à fait l'état du Michigan. Les soumissions offertes pour cette construction devraien spécifier pour quelle quantité de terres jusqu'au nord du lac Supérieur, l'entrepreneu consentirait à exécuter les travaux. Le pays, de cette manière, pourrait faire faire cett construction sans débourser d'argent, et bientôt ensuite une grande étendue de terre serai établie et cultivées.

CANAL DE CAUGHNAWAGA.

1. Etes-vous d'avis que la construction de ce canal serait avantageuse au commerce générale du pays ?

W. Winn, Montréal.—Il est d'avis que le commerce profiterait beaucoup de ce canal, s'il pouvait être fait pour rien, mais ce profit serait nul si l'on imposait des péages pouvant rapporter un revenu proportionné à l'intérêt de son prix de revient.

R. McGibbon, Montréal.—Réponse affirmative.

E. McLean et Cie., Montréal.—Idem.

Hon. Malcolm Cameron.—Idem.

Chambre de Commerce, Kingston.—Ce canal augmenterait considérablement le trafic des canaux de Welland et du St. Laurent, car il dirigerait le commerce dans nos voies de transport. Il diminuerait probablement assez le prix du fret pour attirer dans cette route le trafic entre l'Ouest et New-York. Comme il se trouverait très près de Montréal, une grande partie du trafic à destination de l'Europe prendrait cette voie. Le fret sur les bois de l'Outaouais diminuerait beaucoup, mais les recettes du canal de la rivière Richelieu et du canal de Chambly diminueraient nécessairement.

Association de la Halle au Blé, Montréal.—Elle est d'avis que la construction de ce cana rendraient nécessaire l'amélioration de la rivière des Outaouais, afin de faciliter l'immense commerce de bois de cette région.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Elle se prononce en faveur de ce canal.

M. Delisle, Montréal—Il se déclare opposé à sa construction.

Chambre de Commerce, Québec.—Réponse analogue.

J. Russell, Ottawa.—Ce canal aurait pour résultat de nous enlever le grand trafic de l'Ouest, non seulement au détriment des villes de Montréal et de Québec, mais aussi des provinces maritimes, qui possèdent toutes les facilités pour la déserte de ce commerce par voie de mer.

Allan Gilmour, Ottawa.—Réponse affirmative.

Adam Brown, Hamilton.—Il serait un second débouché dans la direction de la mer ; il coûterait moins que le système actuel du canal Erié, augmenterait le tonnage de la navigation canadienne.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Elle est en faveur de sa construction, pourvu que ces écluses et sa profondeur correspondent à celles des canaux du St. Laurent et de Welland.

Chambre de Commerce, Toronto.—Le comité auquel ce sujet a été renvoyé s'est prononcé contre la construction de ce canal, vu que ses avantages dépendraient de considérations politiques.

Compagnie du Canal Erié et Ontario, par M. A. Morrison.—Réponse affirmative.

Edsall et Wilson.—Réponse négative.

W. Rae, Québec.—Idem.

Hon. John Young.—De l'Ouest au pays étrangers, le commerce d'exportation n'est pas considérable. La consommation de la Nouvelle-Angleterre ou des États de l'Est est bien plus grande que ce commerce, mais la question est de savoir si ce commerce peut aussi être attiré vers la route du St. Laurent. Le niveau du lac Champlain est de 25 pieds au-dessus de celui du St. Laurent, à sept milles en amont de Montréal. Pour la construction du canal de Caughnawaga, qui aurait 24 milles, un propulseur de 900 tonnes pourrait se rendre au lac Champlain et porter son chargement à Burlington ou à Whitehall, d'où il pourrait être transporté à la Nouvelle-Angleterre par les voies ferrées. Le même chargement pourrait aussi être débarqué à Boston pour la moitié du prix actuel du fret et en six jours de moins sur le temps que mettent aujourd'hui les produits de l'Ouest à se rendre là. Par la route du St. Laurent au lac Champlain, il y aurait 57 milles de canal et 355 pieds d'éclusage, tandis que par les canaux d'Érié et Champlain, la distance est de 426 milles et 854 pieds d'éclusage. Si l'État de New-York se décidait à agrandir le canal du lac Champlain à l'Hudson pour qu'un propulseur de 900 tonnes pût le franchir, alors ce navire pourrait se rendre directement et sans rompre son chargement, qui pourrait être égal à 40,000 boisseaux de grain, des lacs Supérieurs au St. Laurent par le lac Champlain, descendre ensuite jusqu'à l'Hudson pour gagner New-York, où il se rendrait en six jours de moins que par la route actuel du canal Érié et le prix de ce fret serait aussi diminué de moitié.

---

2. Quel serait le résultat de la construction de ce canal pour le commerce des villes de Montréal et de Québec ?

J. W. Winn, Montréal.—Il croit qu'elle serait avantageuse au commerce de Montréal, mais il ignore ce qu'il en serait pour Québec.

A. R. McGibbon, Montréal.—Il pense que les deux villes profiteraient de l'impulsion que ce canal donnerait au commerce général du pays.

D. E. McLean et Cie., Montréal.—Montréal et Québec en profiteraient indirectement.

Hon. Malcolm Cameron.—Voir réponse à la question 3.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Les deux villes y trouveraient de l'avantage.

A. M. Delisle, Montréal.—Il serait préjudiciable à Québec, à Montréal, et aux provinces maritimes. Il nuirait à notre commere tout commerce le canal Érié, par lequel sont transportés à New-York presque tous les produits de l'Ouest. Le canal de Caughnawaga absorberait une grande partie du trafic qui se fait dans le bas du St. Laurent. En d'autres termes, il favoriserait les intérêts américains, ainsi que le démontre l'agitation qui se fait aux États-Unis à ce sujet.

Chambre de Commerce, Québec.—Il pourrait être profitable à Montréal, car il offrirait le choix des marché aux consignateurs, mais en tant que le commerce de Québec y est concerné, nous préférions l'agrandissement du canal Chambly et que l'on fait disparaître les obstructions à la navigation de la rivière Richelieu.

A. J. Russell, Ottawa.—Il est d'avis qu'il profiterait plus à New-York qu'à Montréal ou Québec.

Allan Gilmour, Ottawa.—Il croit qu'il serait avantageux aux deux villes. Il apporterait un grand trafic de farines, etc., au St. Laurent, trafic qui serait ensuite dirigé sur le lac

Champlain, pour desservir la consommation des Etats de la Nouvelle-Angleterre, lesquels reçoivent aujourd'hui ces provisions seulement par le canal Erié et les chemins de fer américains. Il détournerait une partie du commerce qui se dirige maintenant à Montréal et à Québec, mais ce ne serait pas une raison pour empêcher ces deux villes de profiter de ce surcroit de commerce qui s'offrirait ainsi à elles.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Elle est convaincue qu'il serait profitable à Montréal, qui est le grand entrepôt canadien des céréales par le fait de sa situation au pied de la navigation des lacs et du fleuve, et d'où ces provisions peuvent envoyées dans les Etats manufacturiers de la Nouvelle-Angleterre.

Compagnie du Canal d'Ontario et Erié.—Il ne serait d'aucun effet.

W. Rae, Québec.—Il serait préjudiciable.

---

3. Quels intérêts particuliers profiteraient de la construction et exploitation de ce canal ?

J. W. Winn, Montréal.—Le commerce de bois en profiteraient beaucoup par la facilité avec laquelle cet article pourrait être expédié au lac Champlain, à New-York et à la Nouvelle-Angleterre, etc., mais s'il devait donner lieu à l'imposition de péages élevés, il pense que la route du canal Chambly serait préférée comme moins dispendieuse.

A. R. McGibbon, Montréal.—Les commerces de bois et transport y trouveraient leur avantage, ainsi que les armateurs et propriétaires de navires, par les nouveau marchés qui leur seraient ainsi ouverts.

D. E. McLean, et Cie., Montréal.—Réponse analogue.

Hon. Malcolm Cameron, Ottawa.—Il augmenterait considérablement les revenus des canaux du St. Laurent, et encombrerait le canal de Grenville d'embarcations transportant des minerais, des cercles, des échalas à houblon, traverses de chemin de fer, etc. Il apporterait à neuf milles de Montréal la grande masse des produits de l'Ouest et si le St. Laurent a les avantages que nous lui prêtons, c'est certainement Montréal qui deviendrait le centre des expéditions pour l'Angleterre, de préférence à Buffalo, Oswégo et Odensburgh.

Chambre de Commerce, Kingston.—Voir réponse à la question 1.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Les intérêts de la marine, du commerce de bois et du commerce de l'Ouest.

Chambre de Commerce, Québec.—Il profiterait plus particulièrement au commerce d'Ontario, des canaux du St. Laurent et de Welland, et aux propriétaires de navire de l'Ouest, pourvu que les lois de navigation des Etats-Unis fussent modifiées de manière à permettre le transport des produits à destination des ports américains de l'atlantique par des navires canadiens, sinon, les intérêts américains seuls en profiteraient.

A. J. Russell, Ottawa.—Ce serait surtout New-York et d'autres ports américains qui en profiteraient, car il leur apporterait une bonne part, sinon la plus grande, du commerce de l'Ouest. Ottawa y trouverait aussi son avantage, car il diminuerait le prix du transport de ses bois de construction. Il profiterait aussi, mais à un moindre degré, au commerce de tout le pays à l'ouest de Caughnawaga en offrant un accès plus facile à New-York et aux Etats de l'Est, soit pour les expédition en Europe, soit pour la consommation locale ; mais tous ces avantages dépendraient beaucoup des péages que la compagnie exigerait.

Allan Gilmour, Ottawa.—Le commerce de bois de l'Outaouais y trouverait un grand avanta (si le péages étaient modérés) car la distance de l'Outaouais au lac Champlain sera raccourcie d'environ 80 milles,—sans compter plus de 100 pieds d'éclusage de moins- comparée à la route du canal Chambly. Ainsi, le fret des bois de contruction entre l points ci-dessus, serait réduits de près—sinon tout-à-fait—d'une *piastre* par mille, ce q serait une grande économie pour ce commerce, car la quantité maintenant expédiée d'O tawa au lac Champlain est d'environ 250,000,000 pieds, m. de p.

Adam Brown, Hamilton.—Le commerce de bois de l'Outaouais.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Les intérêts agricoles, commerciaux et la marine du pa en profiteraient. Il libérerait aussi le canal Lachine d'une partie du trafic de bois, q retarde maintenant beaucoup le passage des navires des lacs.

Compagnie du canal d'Ontario et Erié.—Le commerce de bois de l'Outaouais.

W. Rae, Québec.—Lorsqu'il sera approfondi, le fleuve St. Laurent pourra plus que suffire a commerce de l'Ouest, et il y aurait folie de faire un canal à la tête de la navigation su mer. Les grands intérêts ne profiteraient nullement de sa construction.

Hon. John Young.—Les produits de la vallée de l'Outaouais augmenteraient de beaucoup d valeur, car dans le transport du bois de construction, l'économie serait d'au moins un piastre par mille, et ce sont de pareilles économies qui augmentent la valeur annuelle d la richesse nationale.

RIVIERE RICHELIEU ET CANAL DE CHAMBLY.

1. La capacité des écluses du canal et de la rivière suffit-elle aux besoins du commerce ?

A. R. McGibbon, Montréal.—Cette voie a de trop petites dimentions pour un commerce de quelque importance, mais si le canal de Caughnawaga était construit, il n'y aurait plus de nécessité de l'agrandir.

D. E. McLean et Cie., Montréal.—Une fois le canal de Caughnawaga construit, celui de Chambly cesserait d'être fréquenté.

Association de la Halle au Blé, Montréal.—La construction de ce canal mettrait fin à la nécessité d'agrandir celui de Chambly.

Chambre de Commerce, Québec.—Réponse négative.

---

2. Dans la rivière et dans le canal y a-t-il des obstructions qu'il serait nécessaires de faire disparaître pour faciliter la navigation ?

Chambre de Commerce, Québec.—La rivière a besoin d'être draguée en plusieurs endroits.

---

3. Pouvez-vous suggérer quelques améliorations qui devraient être faites à la rivière ou au canal dans l'intérêt du commerce ?

Chambre de Commerce, Québec.—En sus des améliorations de la rivière Richelieu, le canal Chambly devrait être élargi d'eau moins huit pieds.

CANAL DE L'OUTAOUAIS.

1. Quel avantage trouverait le commerce dans la construction d'un canal de 8 pieds d'eau, depuis le lac Huron, *via* la Rivière des Français, le lac Nipissingue et la rivière des Outaouais, jusqu'à Montréal ?

J. H. Ingersoll, Ste. Catherine.—Il est d'avis qu'aucun voilier ne prendrait cette route, soit par économie de temps ou d'argent, ni même si le passage était gratuit—car il faut tenir compte du remorquage, des avaries et du temps que mettraient les navires à franchir une rivière tortueuse et ce canal. En admettant qu'un navire pourrait y faire trois milles à l'heure et que le passage de chaque écluse ne lui prendrait que vingt minutes, il mettrait sept jours à se rendre du lac Huron au lac St. Louis, et une autre journée pour se rendre à Montréal. Il se forme cette opinion d'après l'exploration de cette route faite sous le contrôle du département des travaux publics.

J. W. Winn, Montréal.—Il se prononce tout à fait en faveur de cette entreprise.

Hiram Easton, Merrickville.—Ce canal serait avantageux au commerce de bois et préférable à des voies ferrées pour le développement de cette belle partie du pays.

A. R. McGibbon, Montréal.—Il ne croit pas que le commerce profiterait beaucoup de ce canal.

Hon. Malcolm Cameron, Ottawa.—Il ouvrirait au pays de nouvelles coupes de bois, fournirait un nombre illimité de pouvoirs d'eau et faciliterait l'exploitation de riches mines de fer, de plomb, de plombagine, de talc et de phosphate de chaux, et de carrières de marbre aussi pur et aussi blanc que celui de Carrare, et de couleurs aussi variées que les autres marbres italiens. Dans le cours de sa construction, 50,000 colons s'établiraient dans la vallée et sur les bords des cours d'eau qui se jettent dans l'Outaouais. De Chicago à Québec, il raccourcirait la route d'au moins 400 milles et pourrait ainsi commander à une grande partie du commerce de l'Ouest, et cela tout en créant un commerce d'exportation de bois scié à l'Ouest. Il termine en recommandant que l'on donne des terres publiques pour aider à la réalisation de cette entreprise.

Chambre de Commerce, Ottawa.—Pour le commerce de l'Ouest et du Nord-Ouest, cette route serait d'au moins *un tiers* plus courte que les voies de communication actuelles. Voir réponse à la question 6.

Chambre de Commerce, Kingston.—Elle croit que la construction de ce canal devrait être différée d'ici à longtemps.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Réponse analogue.

Chambre de Commerce, Québec.—Elle croit que la construction de ce canal serait de la plus grande importance pour le commerce général du pays.

J. Little, Toronto.—Voir réponse à la question 3.

A. J. Russell, Ottawa.—Si le commerce extérieur du pays est à considérer, c'est-à-dire le trafic de complet parcours des Etats de l'Ouest et du Nord-Ouest, qui est déjà si considérable, son entreposage et son transport aux marchés européens et autres, cette construction serait certainement très avantageuse. On doit aussi tenir compte du futur commerce du Nord-Ouest.

Il transformerait toutes les chutes qui font maintenant obstacle à la navigation en autant de pouvoirs d'eau d'une aussi grande valeur pour les scieries que ceux de la Chaudière de

l'Outaouais, et bien entendu que ces pouvoirs pourraient aussi être utilisés pour toute espèce de moulins. Des villes et villages ne tarderaient pas à se former autour de ces pouvoir d'eau et près de l'embouchure des principaux tributaires. Le total des frais d'une année d'affaires des fabricants de bois d'Ottawa,—non compris le transport—peut être maintenant porté à plus de $8,500,000 ; pour le lard et la farine, leur dépense excède $1,500,000, et si l'on considère que le transport de ces articles et autres coûte au moins six fois plus qu'il ne coûterait si la rivière était canalisée, il sera facile de comprendre quel avantage le commerce intérieur des provinces retirerait de la construction de canal.

llm Gilmour, Ottawa.—Le commerce général du pays profiterait certainement de la construction de ce canal, car il faciliterait la colonisation du haut de l'Outaouais et de la rivière des Français, le commerce de bois dans le voisinage des exploitatiens forestières, et le développement de ces dernières ; mais il est d'avis qu'une grande partie de ces terres ne sont pas propres à l'agriculture, et que, par conséquent, elles n'attireront guère le cultivateur, au moins tant que l'on pourra obtenir ailleurs de bonnes terres à bas prix ou gratuitement.

dam Brown, Hamilton.—Il est tout à fait opposé à tout système de navigation artificielle qui exclurait les navires du plus fort tonnage faits pour la navigation des lacs et en pleine mer.

eo. Wilson, Port Dover.—Il croit qu'il ne serait d'aucun avantage.

'hambre de Commerce, Hamilton.—Le commerce du pays n'a pas besoin de ce canal à présent. Son prix de revient serait énorme. Il serait trop au nord pour pouvoir l'utiliser de bonne heure le printemps, et il serait fermé trop tôt l'automne. Cette dépense serait mieux appliquée à l'amélioration des canaux actuels.

'hambre de Commerce, Toronto.—Elle ne voit pas l'opportunité de cette construction, vu le peu de temps que la navigation reste ouverte.

'dsall et Wilson.—Il ne sera pas nécessaire avant 50 ans.

1. Wright, M. P.—Cette route raccourcirait d'un tiers le trajet entre Montréal et Chicago.

V. Rae, Québec.—Il est en faveur de la construction de ce canal aussitôt possible.

---

2. Quelle réduction dans le prix du fret obtiendrait-on pour le transport des produits de l'Ouest et du Nord-Ouest, par cette route jusqu'à Montréal et avec cette profondeur d'eau, comparativement au prix par les canaux actuels de Welland et du St. Laurent, ou en supposant que le Welland soit assez agrandi pour donner passage aux navires naviguant aujourd'hui sur les lacs supérieurs ?

I. W. Winn, Montréal.—Une diminution de la distance et le fait que les navires seraient moins exposés aux tempêtes que sur les lacs Huron, Erié et Ontario, sembleraient devoir réduire de beaucoup le prix du fret, sans compter qu'un petit vapeur pourrait remorquer plusieurs barges à la fois de Montréal à Mackinac ou au Sault Ste. Marie, lesquelles pourraient ensuite se faire remorquer ou traverser à la voile le lac Michigan ou le lac Supérieur à peu de frais ou en peu de temps.

Chambre de Commerce, Ottawa.—Au moins un tiers.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Aucune.

A. J. Russell, Ottawa.—Il cite le rapport de M. Shanly, qui estime que par cette route l fret serait, de Chicago à Montréal, de $2 89 la tonne, tandis qu'il serait de $3 20 e $3 27 par les canaux du St. Laurent, de Welland et de Toronto à la Baie Georgienne

Chambre de Commerce, Windsor, Ont.—Elle est d'avis que le canal d'Ottawa ne pourrait pa rivaliser avec ceux du St. Laurent et Welland lorsqu'ils seront agrandis.

Chambre de Commerce Milwaukee. Elle croit que l'agrandissement du Welland est plu désiré.

Allan Gilmour, Ottawa.—Pour répondre à cette question, il s'agit simplement de savoir s les produits de l'Ouest et du Nord-Ouest pourraient, par cette route, être acheminé jusqu'à Montréal ou Québec plus promptement et à meilleur marché que par les canau du St. Laurent et de Welland; tant que cet avantage ne sera pas démontré, la construc tion d'un canal d'Ottawa ne sera pas demandée avec empressement. De Chicago o Milwaukee à Montréal, la distance serait d'environ 370 milles plus courte par les rivière des Outaouais et des Français que par les canaux de Welland et du St. Laurent; mai cet avantage serait diminué par un surcroit de 83 pieds d'éclusage à franchir pou atteindre le sommet de niveau ; la même chose existerait pour la descente, c'est-à-dir qu'il y aurait 166 pieds d'éclusage de plus que par la route du St. Laurent. Mais quan à savoir jusqu'à quel point ces avantages et désavantages peuvent se balancer, cela est d domaine de ceux qui sont bien au fait de la navigation dans les canaux. Ce qui militerai en sa faveur, se sont les lacs qui se trouvent sur la route du St. Laurent, car les risque y sont plus grands et les taux d'assurance par conséquent plus élevés qu'ils ne le seraien pour la route de l'Outaouais, surtout tard en automne.

Chambre de Commerce, Chicago.—Une fois agrandi, le canal Welland serait probablemen la route le moins dispendieuse.

Adam Brown, Hamilton.—Si les canaux du St. Laurent et de Welland étaient asse agrandis pour donner passage aux plus grands navires, il serait inutile de songer à con truire un autre canal pour communiquer avec les lacs supérieurs, car ce serait encouri trop de frais.

George Wilson, Port Dover.—Aucune.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Cette route ne diminuerait pas le prix du fret, mêm dans les circonstances actuelles, et si les canaux actuels sont élargis, elle ne pourrait pa leur faire concurrence.

Alvin Bronson, Oswégo—A son avis, le Welland doit avoir le pas sur les nombreux projet soumis par les commissaires, car il serait beaucoup plus utile que les canaux de la rivièr des Français et de l'Outaouais et des lacs Huron et Ontario. Sous le rapport de l lattitude, altitude, éclusage et longueur de navigation artificielle, il aurait l'avantage su tous les autres. Chacun de ces canaux exigerait deux fois plus d'écluses et serait deu fois plus long que le Welland.

---

3. En supposant que la somme nécessaire à l'agrandissement du Wellan serait appliquée au canal de l'Outaouais pour lui donner une profondeur uniform de 8 pieds, pensez-vous que ce placement serait préférable à l'autre ?

J. W. Winn, Montréal.—Il est en faveur du canal de l'Outaouais, parce qu'il amènerait en Canada une plus grande somme de trafic des Etats de l'Ouest, et parce que nous aurons là une seconde route dans un cas de guerre ou s'il arrivait quelque accident au Welland, ce qui arrêterait la navigation.

A. R. McGibbon, Montréal.—Il se prononce en faveur de la route de Welland.

Chambre de Commerce, Ottawa.—Elle est entièrement favorable au canal de l'Outaouais.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Réponse favorable au Welland.

James Little, Toronto.—L'on sait que le Welland est à 270 milles plus loin de Chicago et New-York que ne le serait le trajet par la route de l'Outaouais. Toutes les autres choses se balançant, la différence entre le prix de revient de l'agrandissement de l'un et celui de la construction de l'autre n'est pas d'une assez grande importance pour faire obstacle dès que la valeur du commerce à exploiter l'emporte. La construction du canal de l'Outaouais assurerait au pays une plus grande part que le Welland dans le trafic des produits, car l'agrandissement de ce dernier ne donnerait aucun nouveau débouché, tandis que la canal de l'Outaouais faciliterait de suite l'écoulement des bois de construction, tout en ouvrant à la colonisation le vaste territoire arrosé par les rivières des Outaouais, Mataouane et des Français—distance de 330 milles de la cité d'Ottawa à la Baie Georgienne,—distance égale à celle du canal Erié, et qui, par les richesses minérales, forestière et agricoles qu'elle renferme, pourrait à elle seule, sans compter les nombreux pouvoirs d'eau qui seraient ainsi rendus disponibles, faire plus que combler la différence dans le coût des deux entreprises. Différent du Welland, qui a dû attendre le développement des ressources agricoles de l'Ouest, la route de l'Outaouais contraindrait immédiatement le trafic à prendre sa direction, vu ses immenses avantages sur toute autre voie. Elle laisserait le canal Erié—comme les canaux du St. Laurent ont laissé le Rideau,—dépendre du trafic local, et ce qu'il pourra avoir des rives du lac Erié, et là même il aurait à subir la concurrance du Welland. Pour le commerce de l'Ouest, cette route serait sans rivale, car jamais un canal réunissant une fraction de ses avantages ne pourra être construit aux Etats-Unis, quand même l'on dépenserait des centaines de millions de piastres. Ses autres avantages peuvent être ainsi résumés :

1 Elle ouvrirait une voie beaucoup plus sûre et d'une plus grande capacité qu'aucune de celles actuellement utilisées ou projetées.

2. D'après M. Shanly, elle économiserait, étant beaucoup plus courte, au moins le temps de deux des trajets actuels, sinon de trois.

3. Elle permettrait une communication directe, sans rompre les chargements, entre les lacs Michigan et Huron, et jusqu'à la tête de la navigation océanique, c'est-à-dire à Montréal, et de là par le canal de Caughnawaga jusqu'à l'extrémité supérieure du lac Champlain, distance d'environ 60 milles de navigation à la vapeur sur l'Hudson.

4. Elle offrirait d'immenses avantages au commerce de bois de la Baie Georgienne, de la vallée de la Saginaw, de toute la Péninsule au nord de Michigan et de la Baie-Verte.

5. Par elle, les navires n'auraient qu'une petite distance à parcourir sur le lac avant de se mettre à l'abri à l'un ou à l'autre bout de l'île Manitouline.

6. Elle ne nuirait en rien au Welland dans le trafic du lac Erié et d'autres ports qui choisissent Oswégo pour leur point de desserte ; il aurait même son surplus de trafic, car il est certain que lorsqu'elle serait ouverte à la circulation, elle ne pourrait suffire à la desserte des 17,500,000 habitants de l'Ouest, qui cherchent constamment un marché pour leurs produits agricoles.

En terminant, M. Little dit que les dimensions des écluses ne devraient pas être inférieures à celles proposées par M. Shanly, savoir : 250 pieds de long, 50 de large et 10 de profondeur. La difficulté de trouver et transporter la pierre pour les écluses, et aussi les autres matériaux, surtout sur la ligne des rivières Mataouane et des Français, paraîtrait

être une objection sérieuse à l'adoption de la route de l'Outaouais, mais l'on devra rappeler que pour le Rideau, lorsqu'il fut fait, une difficulté à peu près semblable existai et quand l'on saura qu'avec $24,000,000—dont Montréal seul paierait volontiers l'intér eu égard aux immenses avantages que lui vaudrait cette entreprise—suffiraient à l'acco plissement de cette œuvre, ces objections pourraient facilement être mises de côté.

A. J. Russell, Ottawa.—Le Welland ne ferait rien pour le développement intérieur Québec et d'Ontario, tandis que ce serait le contraire avec le canal de l'Outaouais.

Chambre de Commerce, Windsor, Ontario.—Elle est en faveur de la route du Welland.

Chambre de Commerce, Milwaukee,—Idem.

Chambre de Commerce, Chicago.—Le Welland.

Adam Brown, Hamilton.—On ne devrait pas s'occuper d'aucun système de navigation q ne permettrait pas l'usage de grands vapeurs.

Geo. Wilson, Port Dover.—Welland.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Idem.

Chambre de Commerce, Toronto.—Idem.

Compagnie du Canal d'Ontario et Erié.—Idem.

---

4. En supposant que la rivière des Français serait rendue navigable depu le lac Huron jusqu'au lac Nipissingue, et qu'un chemin de fer serait constru depuis l'extrémité est du lac Nipissingue jusqu'à Montréal, ou de Montréal *v* Ottawa à Parry Sound, ou à tout autre port entre cette dernière place et l'e bouchure de la rivière des Français, comment cette voie ferrée répondrait-e aux besoins du commerce qui serait desservi par le canal projeté de l'Outaouais

J. W. Winn, Montréal.—Il craint qu'aucun chemin de fer ne pourrait faire concurren aux canaux sous le rapport du bon marché du fret.

Hiram Easton, Merrickville.—Il pense qu'un canal contribuerait plus au développement pays qu'un chemin de fer. Trois barges tirant 8 pieds d'eau (et passant par des éclu de la dimension de celles de Lachine) pourrait acheminer autant de bois de constructi que 130 wagons. Il faudrait trois fortes locomotives pour hâter ces wagons, tandis qu' petit vapeur peut remorquer neuf barges=390 wagons et 9 locomotives. Que l'on compa le prix actuel du fret et les dépenses d'un petit remorqueur et de 9 barges, et le résult obtenu sera à l'avantage des canaux.

A. R. McGibbon, Montréal.—Une ligne continue de navigation sans transbordement a de nombreux avantages sur une ligne mixte (l'eau et un chemin de fer) que la premiè devra toujours être préférée.

Chambre de Commerce, Ottawa.—Ce chemin de fer serait d'une utilité locale, mais il sera longtemps sans couvrir ses frais. Il faudrait 14 voies ferrées pour transporter le fret canal.

A. J. Russell, Ottawa.—Quelques chiffres suffirent à montrer la différence. Le fret du b scié de l'Outaouais à Plattsburg, sur le lac Champlain, est de $3 par 1,000 pds. M. P

la distance est de 260 milles D'Arnprior à Brockville, le transport par le chemin de fer de Brockville à Ottawa est de $2 par 1,000 pieds; la distance est de 70 milles, ce qui démontre que la dépense par chemin de fer est de deux fois et demie plus grande que par le canal, et, cependant, de ces 260 milles, 26 sont sur les canaux, qui ont 208 pieds d'éclusage. Un canal de moyenne dimension peut transporter autant que cinq chemins de fer, et une voie ferrée ne pourrait satisfaire au transport, même si les frais étaient les mêmes. Au reste, il est parfaitement clair que si un chemin de fer pouvait suffire au trafic de l'Ouest sur lequel on compte aussi bien qu'un canal, le chemin de fer du Nord aurait ce trafic au lieu d'un canal de Toronto à la baie Georgienne :—le but de ce canal serait déjà atteint, et la voie ferrée ferait alors le service sur lequel comptent les promoteurs du canal de la baie Georgienne. Ce fait est si évident, que sa mention est même futile—mais cette futilité serait, si possible, encore plus grande à l'égard du canal de l'Outaouais, qui, comme celui de la baie Georgienne, devra déboucher dans cette baie pour la desserte du même trafic, surtout quand il s'agit d'approfondir la rivière des Français juste à l'endroit de cette route qui n'a à présent aucun commerce, et laisser de côté la construc tion du canal de l'Outaouais, bien que cette localité ait déjà un trafic considérable, qui, plus que le commerce ordinaire, a besoin d'un canal pour en faire la desserte.

Allan Gilmour, Ottawa.—Il ne croit pas qu'un canal et un chemin de fer commbinés ou un chemin de fer seulement, répondraient aux besoins du commerce que desservirait le canal projeté de l'Outaouais.

Chambre de Commerce, Chicago.—Surtout à l'égard du commerce américain, un chemin de fer ne ferait pas du tout.

Adam Brown, Hamilton.—Le chemin de fer pourrait faire, mais nous devons profiter de la grande chaîne de lacs formé par la nature. Cependant, il est loin de supposer qu'un chemin de fer pourrait faire avec succés concurrence à la navigation des lacs et de canaux comme ceux du St. Laurent et Welland.

Chambre de Commerce, Hamilton.—L'embouchure de la rivière des Français et toute autre partie de la baie Georgienne ne conviendrait pas comme terminus d'un chemin de fer à l'entrée d'un canal, car la navigation de la baie Georgienne est souvent peu sûr et même dangereuse à cause des brumes du printemps et de l'automne, et le taux des assurances est par conséquent plus élevé pour elle que pour tout autre lac. La côte de la baie Georgienne est difficile à approcher, vu la grande profondeur d'eau qui empêche de faire usage de la sonde.

Chambre de Commerce, Toronto.—Elle considère que de Montréal à Parry Sound, un chemin de fer serait décidément préférable.

Compagnie du Canal d'Erié et Ontario.—Le commerce américain ne prendrait pas cette direction.

A. Wright, P.M.—Aucun chemin de fer ne pourrait desservir le trafic du canal de l'Outaouais.

---

5. Est-ce que la construction du canal projeté de l'Outaouais diminuerait les frais du flottage et du transport du bois de construction depuis le haut de cette rivière ?

J. W. Winn, Montréal.—Réponse affirmative.

A. R. McGibbon.—Il se pourrait qu'elle ne diminuât pas les frais actuels de transport, mais elle augmenterait la valeur du bois de construction scié, vu qu'il pourrait être apporté au marché sans être flotté ou mis en radeau.

Chambre de Commerce, Ottawa.—Beaucoup.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Dans une légère proportion.

Allan Gilmour, Ottawa.—Il ne croit pas qu'elle diminuerait les frais du flottage des bois de l'Outaouais, vu qu'une bien petite quantité, si toutefois cela arrivait, passerait par ce canal.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Réponse négative.

A. Wrigh, P.M.—Elle profiterait au commerce de bois en lui ouvrant un nouveau marché à l'Ouest et au Nord-Ouest, plus les profits des chargements de retour. Elle faciliterait aussi le commerce en diminuant l'exportation du bois carré et en augmentant celle du bois scié.

---

6. Est-il probable que les péages imposés au trafic passant par ce canal rapporteraient un intérêt raisonnable sur les déboursés nécessaires à sa construction ?

J. H. Ingersoll, Ste. Catherine.—Le pays qu'il traverserait n'est actuellement que peu habité, et il s'écoulerait quelques années avant que les péagee provenant du trafic local rapportent une somme valant la peine. Il n'attirerait pas, ainsi qu'on le croit, une grande partie du trafic des Etats de l'Iowa, de l'Illinois, du Wisconsin ou de la région du lac Supérieur, car pour les marchands de Chicago et Milwaukee, il ne serait ouvert à la circulation le printemps, vu qu'il se trouverait si au nord, que 3 ou 4 semaines après les canaux de Welland et Erié.

J. W. Winn, Montréal.—Il croit que les péages pourraient à peine payer l'intérêt du prix de revient de sa construction ; mais le trafic qu'il attirerait serait une compensation, sans compter que l'augmentation de la valeur des terres situées sur son parcours pourrait probablement payer la dépense qu'il nécessiterait.

A. R. McGibbon, Montréal.—Il ne croit guère à cette probabilité.

Chambre de Commerce, Ottawa.—Les péages raporteraient plus qu'un intérêt raisonnable, car, il n'y a guère d'autre débouché raisonnable, jusqu'à la mer, pour le trafic de l'Ouest et du Nord-Ouest, que la vallée de l'Outaouais. L'agrandissement du Welland coûterait immensément, car il faudra y faire une excavation continue de 28 milles, et dont la profondeur,à quelques places places,excèdera 60 pieds. (Rapport sur les travaux publics, 1867, pages 24, chap. 59). En un mot, le pays a à choisir s'il vaut mieux refaire 72 milles de canal, c'est-à-dire leur donner les dimensions exigées par le trafic des lacs, moyennant une dépense probable de $40,000,000, ou construire le canal de l'Outaouais, qui serait de 30 milles, et qui devra coûter $25,000,000, sans compter que sous le rapport de la distance et du bon marché pour le transport il serait beaucoup plus avantageux que l'autre voie. D'un autre côté, on ne ferait pas courir au fret expédié du lac Supérieur tout le risque d'une navigation sur les lacs Huron, Ste. Claire et Erié, avec la certitude d'avoir à franchir 72 milles de canal avant d'arriver à sa destination, quand on saurait pouvoir faire le même trajet en passant par 30 milles de canaux et en raccourcissant la distance de 418 milles. L'acquisition du Nord-Ouest a modifié cette question. Jadis, c'était le commerce qui se concentrait à Chicago que l'on voulait contrôler, maintenant c'est celui qui se rencontre à Duluth. Cette localité est la tête de la navigation du Mississippi au golfe du Mexique, au sud, de la Rivière-Rouge à la baie d'Hudson, au nord, et des lacs et du St. Laurent à l'Atlantique, à l'est, Elle est mieux située que Chicago, car elle reçoit le commerce de toutes les directions,—le Minnesota, le Dakotah et la Rivière-Rouge étant ses tributaires. En 1870, le Minnesota avait 20,000;000 de boisseaux de blé à exporter,bien que seulement la 20me partie de ses 40,000 ,000 d'acres de riche prairie soit peuplée.

Cet accroissement de richesse devra, en grande partie, se diriger sur Duluth, et il descendrait par l'Outaouais. La route de l'Outaouais offrirait en outre un chargement de retour en bois de construction, article dont le Nord-Ouest a le plus besoin. Elle offrirait l'avantage que le grain pourrait être moulu le long de son parcours, et cela au plus bas prix possible. Les canaux n'étant pas continus, mais isolés—leur plus grande longueur devant être de trois milles—les frais de chargement et de mouture ne seraient pas de plus de la moitié de ceux payés sur le St. Laurent. La construction de cette route ouvrirait aussi un beau pays à la colonisation. Il ne faut pas, non plus, laisser de côté la question de la défense. Les canaux de cette route seraient sur le territoire canadien et hors de l'atteinte de l'ennemi Ils formeraient une ligne de défence et de ravitaillement et une voie sûre pour le commerce. En terminant son long mémoire, cette chambre de commerce dit que toute l'attention devrait être dirigée sur la construction des lignes principales, savoir : les canaux du Sault Ste. Marie, de l'Outaouais et de la Baie-Verte, avant de commencer l'amélioration des canaux actuels.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Il est certain que non.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Réponse négative.

A. Wright, M. P.—Sans parler du développement du commerce du pays, il rapporterait bien au-delà d'un intérêt raisonnable sur ses frais de construction. Le bois de troisième classe se vend aujourd'hui $30 le mille au Minnesota. Si ce canal était ouvert, nous pourrions expédier là ce bois, tout en faisant un immense profit, à $15 le mille. Il y a aussi le commerce encore non développé de cet Etat qui, cette année, a 20,000,000 de boisseaux de blé à exporter, et environ 30,000,000 d'acres des terres les plus fertiles du monde à exploiter. Le débouché naturel de ce district fertile seraient le lac Supérieur et l'Outaouais, c'est-à-dire la route la plus courte pour arriver à la mer. Voisin de Minnesota se trouve le territoire de Dakotah, qui a la même étendue, et vient ensuite le pays de la Rivière-Rouge, dont l'étendue est de 50,000,000 d'acres. Si ce canal était ouvert demain, il aurait de suite un trafic qui en ferait l'essai.

AU SUJET DU CANAL DE CAUGHNAWAGA.

D. E. MacLean et Cie., Montréal.—Ils recommandent que l'on donne à ce canal les mêmes dimensions que celles des canaux du St. Laurent.

A. J. Russell, Ottawa.—Tout en parlant des avantages que ce canal offrirait au commerce général du pays, il reconnait qu'il ferait probablement autant de tort que de bien à la ville d'Ottawa, vu qu'il retarderait le flottage des bois en grume jusqu'aux scieries, et que bien des marchandises qui sont maintenant débarquées à ces moulins seraient transportées à d'autres dépôts moins éloignés de leur destination.

ECLUSE DE STE. ANNE.

Hon. J. J. C. Abbott.—Il sait personnellement que l'amélioration des rapides de Ste. Anne—soit en prolongeant le canal en haut et en bas des battures qui se trouvent dans le voisinage de ces rapides, soit en draguant ces battures—serait d'une importance incontestable. Actuellement, les difficultés de la navigation à Ste. Anne sont très-grandes pour des navires chargés, soit qu'ils montent ou qu'ils descendent, et il y a nécessité évidente de remédier à ces difficultés, car le trafic passant à cet endroit a pris des proportions considérables.

CANAL DE SHUBENACADIE, N.-E.

Lewis R. Fairbanks, Dartmouth, N.-E.—Il soumet des plans et rapports relatifs à ce canal dont la ligne s'étend depuis le havre d'Halifax—dans une direction franc nord dans la Nouvelle-Ecosse—jusqu'au bassin des mines, et mentionne brièvement les mines inépuisables de charbon, d'or, de fer, de gypse, les carrières de pierre à chaux, de granit, de pierre de taille, d'ardoise et les produits forestiers qui se trouveraient sur la route de ce canal.

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

1. Quel effet aurait la construction du canal projeté sur le commerce général du Canada ?

J. W. Winn, Montréal.—Ne pense pas qu'il en résulterait beaucoup d'avantages.

A. R. McGibbon, Montréal.—Est fortement d'opinion que le construction de ce canal développerait considérablement le commerce des produits entre l'Ouest et les ports de mer, en réduisant le temps et les frais de transport. Une grande partie du fret qui passe aujourd'hui par Buffalo prendrait la route de la baie Georgienne pour se rendre à Rochester et Oswégo, et par conséquent le commerce général du Canada en bénéficierait. En outre, une forte partie du commerce qui suit maintenant la voie de New-York et de Boston pour se rendre en Europe prendrait la route plus courte et plus directe du St. Laurent.

Chambre de Commerce, Kingston.—Il n'est pas nécessaire que le canal soit construit d'ici à longtemps ; il ne pourrait payer, directement ni indirectement.

David Burn, Cobourg.—Est d'opinion que ce canal n'est en grande partie désiré que pour l'avantage spécial des Américains de l'Ouest, et pour Chicago en particulier.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Il n'aurait aucun effet sur le commerce général du Canada.

F. S. Holcomb, Toronto.—A part les difficultés qu'il présente au point de vue du génie civil, il a été clairement démontré, à une assemblée de la Chambre de Commerce de Toronto, qu'au taux des péages indiqués, et avec un navire à écluser en montant et en descendant toutes les demi-heures, il ne couvrirait pas l'intérêt simple sur le placement. En tout état de cause, il pense que l'autre route mérite la première considération.

A. J. Russell, Ottawa.—Fait voir que comme il n'existe pas de commerce important sur la baie Georgienne, et comme la petite étendue de pays qu'il traverserait est déjà desservie par un chemin de fer, ce canal ne pourrait avoir d'importance que pour le vaste commerce

des Etats de l'Ouest et celui qui pourra plus tard provenir de nos territoires de l'Ouest ; il serait à peu près égal au canal de l'Outaouais sous ce rapport, mais il lui serait de beaucoup inférieur sous celui du commerce intérieur du Canada.
serait sans aucun doute d'un grand avantage pour le commerce des Etats-Unis et desservirait leurs canaux et chemins de fer, au lieu de leur faire concurrence.

. Miller, Maire, Owen Sound.—Exprime l'opinion que ce canal, *s'il est praticable*, et s'il avait une profondeur d'eau identique à celle des canaux du St. Laurent, deviendrait très-probablement la principale voie de transport pour le commerce de l'Ouest, du Nord-Ouest et des ports du lac Ontario et du St. Laurent.

hambre de Commerce, Windsor, O.—Croit qu'un canal qui se supporterait par lui-même est impraticable, et que si on le faisait, les américains seuls en retireraient des avantages.

llan Gilmour, Ottawa.—D'après les renseignements qu'il a pu recueillir au sujet de ce canal il est d'opinion que c'est un projet hasardeux et irréalisable, et qu'en conséquence de l'énorme somme qu'il coûterait, ses promoteurs la portant à près de $40,000,000. il ne pourrait jamais *payer*.

dam Brown, Hamilton—Dit que *les choses iraient bien pendant que l'on dépenserait l'argent*, mais qu'il ne modifierait pas beaucoup le commerce après sa construction.

hambre de Commerce, Hamilton.—Il n'aurait que peu ou point d'effet sur le commerce.

hambre de Commerce, Toronto.—Le comité auquel a été renvoyée la question est divisé sur les avantages ou désavantages de ce canal. La Chambre de commerce de Toronto a condamné le projet à une assemblée générale tenue le 20 janvier 1869, mais une minorité respectable est fortement en faveur de sa construction.

mpagnie du Canal d'Ontario et Erié, par M. A. Morrison.—Aucun : le commerce passerait par Oswégo et le St. Laurent exactement comme aujourd'hui, après avoir passé il canal Welland.

dsall et Wilson.—Qualifient le projet comme " une grande blague, montée par des gens que voudraient construire des travaux publics à la porte d'un chacun."

---

2. Combien de temps gagneraient les navires à vapeur et à voiles, respectivement, entre les port de Chicago et Fort William et le port de Kingston en se servant du canal projeté de la baie Georgienne, au lieu de passer par le canal Welland ?

onseil de ville de Ste. Catherine.—Ils n'en gagneraient pas.

hambre de Commerce, Chicago.—Suivant le temps et les vents, les navires à voiles gagneraient depuis rien jusqu'à 3 ou 4 jours.

dam Brown, Hamilton.—Les navires à voiles n'en gagneraient pas, à cause de la lenteur de la marche dans un canal, et les navires à vapeur ne seraient guère plus favorisés. Quand au surcroît de temps qu'ils prendraient à parcourir le canal, sous les restrictions ordinaires des administrateurs des canaux, ce qu'ils gagneraient serait plus que compensé par la marche plus rapide qu'ils pourraient fournir sur la chaîne des lacs qu'ils traverseraient par la voie du canal Welland.

eo. Wilson, Port Dover.—Les navires à voiles pourraient gagner beaucoup de temps ; mais les vapeurs n'en gagneraient que très peu.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Les bateaux à vapeur ni les navires à voiles ne gagn raient de temps en se servant de ce canal plutôt que de celui de Welland, mais au co traire l'on croit que, vu les dangers qu'offre la navigation de la baie Georgienne, et grande longueur du canal lui-même, il y aurait réellement une perte de temps considérabl

Compagnie du Canal d'Erié et Ontario.—Deux ou trois jours, mais généralement cela dépe drait du nombre des écluses et de l'état de la température.

---

3. Quelle est la moyenne du temps employé à écluser les navires dans chaq écluse du canal Welland, et à travers tout le canal ?

Conseil de ville de Ste. Catherine.—Le temps moyen de l'éclusage d'un navire dans chaq écluse est d'une demi-heure, et les vapeurs prennant 20 heures, et les voilers 36 heur pour traverser tout le canal.

Geo. Wilson, Port Dover.—20 minutes pour chaque écluse. 24 heures pour tout le canal.
Chambre de Commerce, Hamilton.—20 minutes pour chaque écluse. 22 heures pour l vapeurs, pour tout le canal. 24 à 48 heures pour les voiliers pour tout le canal.

Compagnie du Canal d'Erié et d'Ontario.—20 minutes pour chaque écluse. 18 heures po tout le canal.

---

4. Au même taux d'éclusage, combien faudrait-il de temps aux navires po traverser le canal projeté de la baie Georgienne ?

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Les navires à vapeur prendraient trois jours, et les voili quatre jours pour le traverser.

Geo. Wilson, Port Dover.—72 heures.

Compagnie du Canal d'Erié et Ontario.—Cela dépendrait du nombre des écluses.

---

5. En supposant que des péages fussent établis sur le canal projeté de baie Georgienne en proportion de sa longeur, sur la même échelle que ceux d canal Welland actuellement, quel serait le montant total de ces péages sur u cargaison de 500 tonneaux de blé ?

Adam Brown, Hamilton.—Si les péages étaient les mêmes par mille que sur le canal Wella et en tenant compte des frais de remorquage, il serait impossible d'attirer le comme de ce côté, parce que les navires ne couvriraient pas leurs frais.

---

6. Quel revenu retirerait-on de ces péages sur le canal projeté de la ba Georgienne, en supposant que tout les produit de l'Ouest maintenant expédi par les canaux de l'Erié et Welland, fussent expédiés par le canal projeté.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Un revenu considérable.

Adam Brown, Hamilton.—Voir rép. à la question 1re.

7. Si les navires avaient à aquitter des péages dans les même proportions ue sur le cana. Welland, ceux qui partiraient des ports des lacs Michigan ou upérieur trouveraient-ils plus avantageux de suivre la route du canal projeté e la baie Georgienne ou celle du canal Welland.

. *R. McGibbon, Montréal.*—Parle en termes généraux, en faveur du canal de la baie Georgienne.

'onseil de Ville, Ste Catherine—Le Welland.

'hambre de Commerce, Chicago.—Parfois l'un, parfois l'autre ; cela dépendrait du fret et du beau ou mauvais temps.

dam Brown, Hamilton.—Aucun navire n'y passerait, les péages et les remorquages les ruineraient; ils seraient forcés de prendre la route du Welland.

lvin Brosson, Oswégo.—Le canal Welland est préférable.

---

8. Dans l'un ou l'autre cas, quel profit résulterait d'une route sur l'autre ?

onseil de Ville, Ste. Catherine.—24 pour cent en faveur du canal Welland.

---

9. Dans l'état actuel des droits de douane et des lois do navigation des tats-Unis, les navires canadiens pourraient-ils se charger de grain à Chicago et asser le canal projeté de la baie Georgienne, puis se rendre à Oswégo ou à autre ports des Etats-Unis sans acquitter de droit sur ce grain, comme s'il était e la provenance du Canada ?

onseil de Ville, Ste. Catherine.—Non, pas même en payant des droits.

hambre de Commerce, Chicago.—Suppose que ce grain pourrait être passé en entrepôt.

---

10. Si un navire canadien ou américain prenait un chargemont de grain à hicago et en passant par le canal projeté de la baie Georgienne, transbordait ce argement à quelque port sur ce canal, un autre navire américain ou canadien ourrait-il recharger ce grain et le transporter à Oswégo, ou à quelque autre port es Etats-Unis, sans que le grain ne soit passible du paiement des droits de ouane américains ?

. *R. McGibbon, Montréal.*—En répondant à cette question et aux précédentes, il dit que cela dépendrait beaucoup de ce qu'en penserait le gouvernement américain et des ordres qu'il donnerait à ses douaniers. D'après les apparences actuelles, les intérêts du Canada ne seront pas mis en ligne de compte dans les questions de ce genre. Les lois de navigation des Etats-Unis défendent l'usage de navires étrangers dans le commerce de leurs côtes.

'onseil de Ville, Ste. Catherine.—Un navire américain pourrait le faire, mais pas un navire canadien.

'hambre de Commerce, Chicago.—Il pourrait probablement être chargé en entrepôt et rechargé par un navire américain.

11. Quelle influence aurait le canal projeté de la baie Georgienne sur trafic de la compagnie du chemin de fer du Nord (*Northern R. R.*) ou sur commerce de Toronto ?

A. R. McGibbon, Montréal.—Le chemin de fer du Nord perdrait probablement une partie son fret pesant, mais d'ailleurs sont trafic, et surtout le transport des voyageurs, augmenterait.

David Burns, Cobourg.—Toronto perdrait l'avantage qu'elle retirera probablement l'agrandissement des canaux du St. Laurent, c'est-à-dire, de devenir le terminus occidental de la navigation océanique. Elle serait réduite au second rang dans l'échelle d villes commerciales, comme l'est aujourd'hui Natchez relativement à la Nouvelle-Orléa et Chicago deviendrait le grand entrepôt commerciale de l'Ouest.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Il nuirait certainement au chemin de fer.

A. J. Russell, Ottawa.—Il n'y a aucun doute que les entrepreneurs et leurs fournisseurs, ai que les spéculateurs sur les actions, profiteraient de la construction de ce canal, mais nuirait certainement à la population de Toronto, en ce qu'il priverait cette ville l'avantage d'être le dépôt exclusif de produits de la région qui se trouve en arrière, comm elle l'est aujourd'hui, et détournerait le commerce de la voie du chemin de fer du No

Adam Brown, Hamilton.—Il nuirait au trafic du chemin de fer du Nord sans appor d'avantages équivalents à la ville de Toronto.

Compagnie du Canal d'Erié et Ontario.—Le terminus sud du canal devant être établi à rivière Humber, à 5 milles de Toronto, l'avantage en serait contestable.

---

12. Le bois, le grain, la farine, etc., maintenant transportés par le chem de fer du Nord et expédiés par eau ou voie ferrée au port de Toronto, dans cas où le canal projeté viendrait en opération, continueraient-ils à être apport et expédiés de la même manière, ou bien ce commerce se ferait-il aux ports situ sur le canal, ou sur le lac Simcoe, et serait-il ainsi détourné du chemin de fer Nord et de la ville de Toronto ?

A. R. McGibbon, Montréal.—Si le canal offrait plus de facilités et un tarif de fret plus que le chemin de fer, il attirerait sans aucun doute le trafic de ces articles ; mais d tous les cas Toronto en retirerait du profit.

---

13. En supposant que le canal de la baie Georgienne pourrait être constr plus économiquement par la rivière Humber, ou par voie du lac au Cas (Beaver lake) et du lac Scugog jusqu'à Whitby, la construction du canal p l'une de ces routes en changerait-elle la valeur commerciale pour la ville Toronto, et en quoi ?

A. R. McGibbon, Montréal.—Tout canal qui détournerait le commerce de Toronto en fav de Whitby nuirait nécessairement à la première de ces villes.

Adam Brown, Hamilton.—Même réponse.

14. Pensez-vous qu'une compagnie particulière pourrait obtenir les capitaux nécessaires à la construction d'une pareille entreprise sur ses propres mérites, en tenant compte du risque de son usage, sans la garantie du gouvernement pour le paiement de l'intérêt et du capital qui y serait placé ?

A. R. McGibbon, Montréal.—Croit qu'il y a des capitalistes qui sont prêts à construire le canal à condition que le gouvernement fasse un octroi de terres en faveur de l'entreprise, sans garantie de capital ou d'intérêt.

Chambre de Commerce, Chicago.—Répond dans la négative.

Adam Brown, Hamilton.—Idem.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Croit qu'aucune compagnie particulière n'a la moindre chance de se procurer le capital nécessaire ponr mener une pareille entreprise à bien, sans l'aide du gouvernement sous forme de garantie du paiement de l'intérêt et du capital placé dans sa construction. Si le gouvernement était disposé à entreprendre la construction d'un canal à travers la péninsule occidentale d'Ontario, la route la plus favorable serait celle qui, allant de Goderich à Dundas, suivrait ensuite le canal Desjardins jusqu'à la baie de Burlington, qui se trouve à la tête du lac Ontario et forme l'un des plus beaux havres naturels de tout le pays****** Les frais de construction seraient certainement très considérables,—peut-être de $100,000,000—et en tenant compte de l'incertitude d'un pareil placement, ce serait presque une folie de la part du gouvernement de s'embarquer dans l'une ou l'autre de ces entreprises.

Compagnie du Canal d'Erié et Ontario.—Pas d'ici à vingt ans.

---

15. Comment le transport des produits américains, dans des navires américains, de Chicago, par le canal de la baie Georgienne et les autres canaux, sans transbordement, à d'autres ports des Etats-Unis ou en Europe, profiterait-il au commerce du Canada.

A. R. McGibbon, Montréal.— Le simple passage des navires américains ajouterait aux revenus du canal et serait incontestablement un avantage pour le Canada en général. Si l'on trouvait que cette route fût préférable aux autres, elle tendrait à accroître énormement le commerce de l'Ouest, *viâ* le St. Laurent, avec l'Europe et les ports de mer du Canada.

A. J. Russell, Ottawa.—D'après le principe que le commerce ne peut être avantageux qu'à ceux entre lesquels il se fait, ou qui en ont le transport ou la manutention, et non pas à ceux qui le voient simplement passer devant eux, il semble tout-à-fait impossible de voir comment le transport des produits américains, de Chicago, par le canal de la baie Georgienne et les autres canaux, sans transbordement, à d'autres ports des Etats-Unis ou en Europe, peut profiter en quoi que ce soit au commerce du Canada, à part ce qui pourrait résulter des quelques dépenses des équipages des navires, dans les magasins et auberges du Canada, aux quelques endroits où ceux-ci feraient escale.

Adam Brown, Hamilton.—Si le Canada pouvait obtenir le commerce de transport de l'Ouest, par la voie de Montréal, dans des navires américains ou canadiens, cela ferait beaucoup de bien au Canada, et la route naturelle de ce commerce est la chaîne des lacs et les canaux de Welland et du St. Laurent. Le Canada en profiterait par le commerce de transport et l'argent qui se dépenserait nécessairement.

Compagnie du Canal d'Erié et Ontario.—Cela ajouterait aux revenus des canaux, et le trafic croissant bénéficierait au commerce du Canada.

Au sujet du Canal de la baie Georgienne généralement.

J H. Ingersoll, Ste. Catherine.—En suposant le canal terminé, il est douteux que l'approvisionnement d'eau au biez de partage fût suffisant parce que l'on sait parfaitement que depuis plusieurs années la Grande-Rivière (qui déchage un volume d'eau beaucoup plus considérable qu'aucune des rivières qui se jettent dans le lac Simcoe ou qui en sortent) suffisait si peu à l'alimentation du canal Welland qu'il a fallu en approfondir le biez de partage entre Port Colborne et Allanburg.

David Burn, Cobourg.—Est d'opinion que les conséquences politiques résultant de la construction de ce canal seraient aussi fatales au gouvernement britannique qu'elles le seraient aux intérêts commerciaux de Toronto ; car si le St. Laurent et les eaux intérieures du Canada sont ouverts aux navires de long cours des Américains, l'existence du Canada, comme partie intégrante de l'empire britannique, sera gravement menacée.

F Edward, Peterborough.—Attire l'attention sur un canal projeté destiné à relier les eaux des lacs Huron et Ontario par la voie de la Trent, comme étant préférable, sous le rapport des frais de construction et du commerce, au projet de canal de la baie Georgienne. Il cite les rapports et les efforts faits pour saisir le public de ce projet.

CANAL MURRAY.

1. De quel avantage serait la construction de ce canal pour le commerce du Canada, et quel est la catégorie de navires qui s'en serviraient le plus probablement ?

J. W. Winn, Montréal.—Ce canal ne pourrait être légèrement utile qu'au commerce local.

G. E. Jaques, Montréal.—Ce canal serait d'une grande utilité pour les navires qui voyagent entre Montréal et les lacs d'en haut, et surtout pour ceux qui vont à Toronto et Hamilton. Il arrive fréquemment, au printemps et à l'automne, que de violentes tempêtes ont lieu sur le lac Ontario, et parfois ces tempêtes ou bourrasques ne s'étendent pas également sur toute sa surface. Lorsque la violence du vent oblige les navires à rester à Kingston, la tête du lac, près de Toronto, est comparativement calme. Si le canal Murray était construit, les navires pourraient passer par la baie de Quinté sans avoir à attendre à Kingston, comme aujourd'hui, que la tempête soit passée. On peut en dire autant des navires qui descendent le lac.

Joseph Keeler, M.P. Colborne, Ont.—Le commerce de la baie de Quinté à destination de ports de l'Ouest bénéficierait d'une réduction d'au moins 20 pour cent dans les tarifs du fret, car la distance de Trenton, Belleville, Picton, Mile-Point et autres ports, à l'ouest du canal Murray, serait de 50 à 120 milles de moins que par le passage actuel.

Les navires qui fréquenteraient probablement ce canal seraient ceux de 50 à 150 tonneaux, tirant de six à huit pieds d'eau ; mais dans le cas où les canaux seraient approfondis, de navires plus grands pourraient s'en servir.

Chambre de Commerce, Kingston.—Ce canal serait avantageux au commerce local de cette partie du pays, mais non pas au commerce du Canada en général.

Chambre de Commerce, Belleville.—Renvoie au rapport fait par M. Page en 1867, qui cite plusieurs autorités pour faire voir la nécessité de la construction de ce canal ; puis elle ajoute : Les vapeurs et voiliers de 250 ou 300 tonneaux pourraient se servir de ce canal ; il serait d'un avantage incontestable pour le commerce de transport qui se fait entre Kingston et les ports de l'ouest, car les quatre-cinquièmes des désastres qui arrivent sur le lac Ontario ont lieu à l'est de la Pointe de la Presqu'île. En cas de guerre, son importance serait aussi incalculable.

Conseil de Ville, Ste. Catherine.—Ne croit pas ce canal nécessaire.

W. M. Platt, Brighton.—Parle de la nécessité de ce canal dans les mêmes termes que la chambre de commerce de Belleville et M. Keeler.

Allan Gilmour, Ottawa.—Ne pense pas que la construction de ce canal serait d'un grand avantage pour le commerce du Canada, non plus que pour les navires qui voyagent entre Kingston et les ports de l'Ouest.

Adam Brown, Hamilton.—Ce canal devrait être construit, parce que dans les gros temps les navires pourraient poursuivre leur voyage ; lorsqu'ils seraient en grand danger au large, il leur servirait de havre de refuge.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Il serait utile pour les navires actuellement employés au trafic des lacs ; mais avec l'agrandissement des écluses du canal Welland et de ceux du St. Laurent, et une augmentation correspondante dans les dimensions des navires, il deviendrait inutile.

Conseil de Comté, Hastings.—S'accorde parfaitement avec M. Jaques, M. Keeler et l chambre de commerce de Belleville à préconiser la construction de ce canal, et ajoute Au point de vue national, nous devons attirer l'attention des commissaires sur le fait qu'i contribuerait au développement d'une section de pays et d'une nappe d'eau exclusive ment canadiennes, et qu'il serait utile en cas de guerre en ouvrant une communicatio intérieure entre Kingston et Toronto, et créant un havre pour la marine.

Edsall et Wilson.—Ce canal n'est pas nécessaire.

James Brown, M.P., Belleville.—Corrobore ce que les autres ont dit au sujet des avantage que ce canal donnerait au trafic.

Comité du Conseil de Comté, de Northumberland et Durham.—Se prononce en faveur de s construction pour les mêmes raisons.

---

2. La construction de ce canal serait-elle avantageuse aux navires engagé dans le commerce de transport entre Kingston et les ports de l'Ouest.

J. Keeler, M.P., Colborne, O.—Tous les navires se serviraient d'un havre sûr de 70 à 80 milles de longeur *dans les gros temps*, de préférence à la côte dangereuse de la Presqu'île à Kingston, où ont eu lieu presque tous les désastres du lac Ontario et où il s'est assez perdu d'argent pour construire cinquante canaux semblables. Dans les beaux temps, néanmoins, les navires à destination de Kingston prendraient la voie du lac comme plus expéditive.

Chambre de Commerce, Belleville.—Répond dans le même sens qu'à la précédente question.

W. M. Platt, Brighton.—Même réponse.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Dans l'automne, les navires actuels pourraient partir de Kingston au lieu d'y rester à l'ancre comme aujourd'hui pendant les gros vents de l'ouest, remonter la baie de Quinté, traverser le canal et, en suivant la côte de près, poursuivre leur voyage jusqu'à la tête du lac.

---

3. Les revenus probables provenant des péages imposés sur ce canal projeté suffiraient-ils pour couvrir l'intérêt des frais de construction ?

G. E. Jaques, Montréal.—Répond dans l'affirmative.

J. Keeler, M.P., Colborne, O.—Base sa reponse affirmative sur le fait que le tonnage à l'entrée et à la sortie de la baie de Quinté, pour l'année expirée au 30 juin 1867, a été de plus de 150,000 tonneaux ; ce tonnage serait doublé si le canal était ouvert, car il reste à développer un grand commerce en minerai de fer, bois, piliers de cèdre, grains, etc.

Chambre de Commerce, Kingston.—Répond dans la négative.

Chambre de Commerce, Belleville—Ne donne pas de réponse précise, mais suggère que ce canal, s'il était construit devrait être ouvert gratuitement aux navires canadiens.

W. M. Platt, Brighton.—Croit que l'on se servirait tellement du canal Murray que l'on percevait des péages suffisants pour couvrir un intérêt raisonnable sur ses frais de construction, et il est certain qu'il pourrait être construit à bien meilleur marché que ne le comporte l'évaluation. On peut facilement se servir de la drague à vapeur, et l'entrée du havre de la Presqu'île est remarquablement exempte de bancs de sable mouvant. Il ajoute qu'au point de vue stratégique, ce canal serait important.

Allan Gilmour, Ottawa.—Répond dans la négative.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Ne le pense pas. Les voiliers qui descendent dans les temps brumeux du canal Welland pour la Longue-Pointe se trouvent souvent à l'ouest et dans le voisinage de l'entrée projetée de ce canal, où un bon havre serait fort utile. Un navire s'y est perdu avec tous ceux qui étaient à bord cet automne.

J. Brown, M.P., Belleville.—Croit, comme la distance est courte et qu'il ne faudrait pas d'écluses, qu'un très faible péage serait suffisant pour couvrir l'intérêt des frais de construction.

Comité des Conseils de Comté de Northumberland et Durham—Exprime la même opinion.

AU SUJET DU CANAL MURRAY GENERALEMENT.

J. Keeler, M.P., Colborne, O.—Considère que le tracé primitif de la presqu'île au Ruisseau du Mort (*Dead Creek*), qui se jette dans la partie nord-est de la baie de Quinté, pour lequel une réserve de 6,000 acres de terre a été faite en 1796, avec 64 acres pour le site du canal, —est la seule route *praticable*, ainsi que celle qui devrait être adoptée en justice pour les colons qui ont acheté des terres, avec l'entente que le canal serait construit à même le produit de ces terres lorsqu'elles seraient vendues.

CANAL DE LA BAIE-VERTE.

1. De quel importance serait, pour le commerce du Canada et surtout po celui des provinces maritimes, la construction du canal projeté de la Baie-Vert

J. W. Winn, Montréal.—Est d'avis, en examinant la localité et le commerce des enviro que ce canal serait très utile.

Cyrus Black, Magistrat Stipendiaire, Amherst, N.-E.—Dit qu'il réduirait très-sensibleme la distance entre les ports importants du golfe St. Laurent et ceux de la baie de Fundy des Etats-Unis, et ferait se développer le commerce des céréales et autres produits d'Onta et Québec, et celui du charbon, etc., des provinces maritimes.

Lewis P. Fairbancks, Dartmouth, N.-E.—Qui possède le canal de Shubénacadie, qui s'éte depuis Halifax jusqu'au Bassin des Mines, au nord, s'exprime en termes généraux faveur de la construction du canal de la Baie-Verte.

I. Pickard, M.P., Frédéricton.—Dit que ce canal donnerait sans doute une voie économiq aux habitants des provinces maritimes pour le transport des produits de l'Ouest, ouvrirait en même tems une route pour l'expédition rapide et économique des produi des Antilles et de l'Europe vers les provinces supérieures. Des navires de ces provinc venant chargés de farine, lard et produits manufacturés, pourraient s'en retourner av les produits de nos mines et de nos pêcheries. A son avis, ce canal devrait former part de tout système d'amélioration de la navigation intérieure de la Confédération.

Chambre de Commerce, Ottawa.—Est positivement d'avis que ce canal est très importa pour le commerce du Canada, et recommande une hauteur d'au moins 16 pieds d'ea sur les seuils de ses écluses.

Chambre de Commerce, Kingston.—Le canal projeté parait être de nature à développer u grand commerce.

L'Hon. R. B. Dickey, Amherst, N.-E.—Ce canal serait d'une immense importance pour commerce Intercolonial et même pour le commerce du Canada avec l'étranger, et surto pour celui de Québec, du Nouveau-Brunswick, et des parties nord et ouest de Nouvelle-Ecosse.

Halle au Blé de Montréal.—Il semble être une partie nécessaire du système des canau canadiens, car il créerait une voie de communication plus courte entre la baie de Fund et le détroit de Northumberland, possèderait des avantages spéciaux pour les relation commerciales avec l'Ile du Prince-Edouard et Terreneuve.

W. S. Cail, Kouchibougnac, N.-B.—Se contente de dire que ce canal offrirait d'immense avantages.

James Hamilton, Baie-Verte.—Même réponse.

L'Hon. S. R. McClelan.—Pense que le meilleur tracé du canal serait probablement à traver l'isthme, de Shédiac à la rivière Petitcodiac, près de Moncton. Il corrobore ce qu disent les autres au sujet des avantages généraux d'un pareil canal.

John Wallace, Hillsborough, N.-B.—Parle de l'importance de ce canal pour le commerce de provinces maritimes.

Chambre de Commerce, Québec.—Regarde la construction de ce canal comme une grande nécessité et comme d'un avantage inappréciable pour le commerce de tout le Canada.

ristopher Milner, (*Président d'un comité nommé à une assemblée publique tenue à Sackville au sujet du canal de la Baie Verte.*)—Parle du développement des pêcheries et des mines de houille comme devant être l'un des résultats de la construction de ce canal dont le public s'occupe depuis 1825, et dont la possibilité de construction a été démontrée par des ingénieurs et des hommes pratiques connaissant parfaitement la localité.

valeur des pêcheries de la Nouvelle-Ecosse seule était probablement de $4,000,000 en 1869, et la plus grande partie de leurs produits venait du golfe. Outre cela, l'année qui a précédé l'abrogation du traité de réciprocité, des navires américains, représentant un tonnage de 200,300 tonneaux ont fait la pêche dans les eaux des colonies, et principalement dans le golfe.

commerce de houille de la Nouvelle-Ecosse (Pictou et Sydney) s'étend tous les jours, et une grande partie en devra passer à la baie de Fundy et aux Etats-Unis par ce canal.

s bois de service et les douves, qui forment l'une des industrie les plus considérables des parties nord du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse,—la construction des navires et d'autres sources productives de richesse,—les carrières de pierre de Bathurst et Wallace, et les pierres meulières de Minudie,—devront tout en profiter.

Ile du Prince-Edouard et les parties nord du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, possèdent de grandes ressources agricoles, qui seront développées lorsqu'elles auront un accès plus facile aux marchés. En 1857, le commerce n'était pas suffisant pour soutenir un petit vapeur entre Pictou et Shédiac. Aujourd'hui, une demi-douzaine de grands vapeurs sont activement employés dans le golfe,—quelques-uns voyageant entre Québec et les provinces maritimes, et d'autres entre Boston et ces mêmes provinces. Ce fait démontre l'accroissement du commerce du golfe. L'on voit donc par là qu'il est nécessaire d'établir une bonne voie de communication entre Montréal et la baie de Fundy par le St. Laurent et l'isthme de Chignectou, qui permettrait le transport du fret sans transbordement et qui développerait les différentes sources de richesse nationale et d'industrie dont il vient d'être question.

ntre autres avantages sera la réduction des prix du fret entre Montréal et les autres villes qui bordent le St. Laurent, ainsi qu'entre la baie de Fundy et les Etats-Unis jusqu'à New-York. Le voyage de Montréal à St. Jean, N.-B., par le canal de la Baie-Verte, serait plus court de 450 milles, et prendrait huit jours de moins, que par le détroit de Canseau. Le taux du fret d'un baril de farine de Montréal à St. Jean, par Shédiac et le chemin de fer, est aujourd'hui de 50 cts., et il faut en même temps tenir compte de la perte qui se produit dans le maniement. L'économie du fret par la voie du canal de la Baie-Verte (moins les péages) serait de 25 pour cent. Les marchés de la baie de Fundy et des parties nord des Etats-Unis seraient approvisionnés de farine canadienne par cette route, car elle serait naturellement préférée à toute autre route. La différence du fret de Montréal à St. Jean, par le canal de la Baie-Verte, comparativement à la voie du détroit de Canseau, serait de 50 pour cent en faveur du premier.

es industries des provinces maritimes qui profiteraient de cette entreprise seraient le transport de leurs produits agricoles, de leurs bois, houille, poisson et pierre aux marchés de la baie de Fundy et des Etats-Unis ; elle créerait un commerce de bois et de boîtes à sucre avec la baie de Fundy, et de là avec l'Ouest ; des bateaux de pêche plus petits passeraient par le canal pour se rendre aux parages de pêche, lorsqu'ils ne se hasarderaient pas à faire le tour des côtes de la Nouvelle-Ecosse sur l'Atlantique. Le détroit de Northumberland est toujours libre de glace et navigable de dix à douze jours avant celui de Canseau (qui est bloqué par la glace venant du nord.) Le canal de la Baie-Verte permettrait aux pêcheurs de se rendre aux parages de pêche quinze jours plus tôt qu'ils ne le peuvent aujourd'hui. De cette manière, ils pourraient faire un voyage de plus chaque année. Les navires de St. Jean et des ports américains du nord, qui prendraient des chargements dans le golfe, se serviraient de cette route plus sûre et plus expéditive.

es navires de St. Jean et des autres ports de la baie de Fundy chargés pour l'Europe pourraient prendre cette route et pourraient ainsi, grâce aux vents du sud-ouest qui se font sentir la plus grande partie de l'été, remonter la baie par ce canal, et se trouveraient

souvent au-delà des bancs de Terreneuve avant qu'ils n'auraient pu, sans ce canal, sorti de la baie.

Cette faculté de choisir cette route est avantageuse non-seulement pour les navires de la bai de Fundy, mais encore pour ceux qui voudraient se rendre aux Antilles ou qui viendraien des ports de l'ouest. S'il n'y avait d'ailleurs aucune différence dans les taux du fret, c choix de la route équivaudrait à une réduction considérable sur les taux actuels e permettrait aux produits communs, comme les peaux vertes américaines, d'être expédié à meilleur marché de New-York. Cela créerait encore une nouvelle branche de commerce

Un autre avantage qui en résulterait pour le commerce canadien seraient l'établissement d relations directes, par la baie de Fundy, entre le Canada et les Antilles. Les navire chargés de produits des Antilles pour le Canada rapporteraient des cargaisons de farine etc., au Nouveau-Brunswick, et y prendraient ensuite leurs chargements ordinaires pou les Antilles. Ainsi ils auraient du fret pour tout le trajet, aller et retour. La pierre oliv de la baie de Fundy, qui, à cause de sa force et de son incomparable beauté, command des prix rémunérateurs sur les marchés des Etat-Unis en dépit d'un tarif hostile, pourra être transportée, au moyen de ce canal, aux villes du Canada.

Les immenses marais de Chignectou sont sans rivaux pour la production du foin, et ce can permettrait l'envoi de milliers de tonnes de foin pressé aux villes du St. Laurent.

Allan Gilmour, Ottawa.—Exprime simplement l'opinion qu'un canal en cet endroit sera d'un grand avantage pour le commerce du Canada en général et des provinces maritim en particulier.

Adam Brown, Hamilton.—La construction de ce canal serait l'une des entreprises les plu utiles qui pût se faire dans les intérêts généraux du Canada ; il réduirait les frais d transport entre les parties productives du Canada d'un côté et les consommateurs de provinces maritimes de l'autre.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Ce canal serait d'une grande importance pour le com merce du Canada, et spécialement pour celui des provinces maritimes, si l'on tien compte des plus grandes dimensions qui pourraient être données aux navires des lacs à l suite de l'agrandissement de nos canaux, lesquels établiraient un commerce direct ent les lacs d'en haut et les provinces d'en bas.

Alexander Wright, Westmoreland.—Parle des différentes branches d'industrie que ce can developperait, entre autres :—

La houille, qui existe en quantité inépuisable dans le Bassin de Cumberland, où des comp gnies sont maintenant occupées à l'extraire. A cettte quantité s'ajoutera, lors de l'achèv ment du chemin de fer Intercolonial, la houille de Spring-Hill, qui en a une veine de 1 pieds d'épaisseur. Les mines de houille sont d'un accès facile pour le chargement, e afin de faciliter la communication avec le canal, de petits embranchements de chemin d fer pourraient être construits à peu de frais, ainsi que des hangars à charbon de grandeu suffisante pour subvenir aux besoins du commerce, à l'embouchure du canal, en sorte qu les navires pourraient prendre leurs chargements à peu de frais et promptement. L houille Albertite, si propice à la fabrication du gaz, pourrait être exportée du com d'Albert, N.-B.

Le gypse moulu se trouve à proximité des mines d'Albert, et on l'exporte jusqu'à un certai point au Canada *viâ* Shédiac, mais les frais de transport empêchent l'accroissement de c commerce. La houille et le gypse sont livrées à des quais commodes avec toutes les facil tés voulues pour une prompte expédition. Les moulins à plâtre sont mus par la vapeu et sont les plus considérables et les mieux installés de tout le Canada.

Les plus belles espèces de pierre de taille, soit pour la construction, soit pour la statuaire (d déjà employées au Parc Central de New-York,) sont exportées aux marchés américain Elle est connue sous la désignation de pierre olive de Dorchester. Cette pierre s rencontre dans différentes localités, de différentes nuances et textures depuis le bru foncé jusqu'au gris pâle, et partout elle est à proximité du canal. Une pierre à peu pré semblable a été importée jusqu'ici d'Ohio en Canada.

La pierre à dallage se trouve en couches de différentes épaisseurs et est admirablement adaptée aux usages auxquels on l'emploie. D'après sa connaissance de cette industrie, acquise dans ses conservations avec des Canadiens, il est convaincu que l'exportation de cet article pourrait facilement atteindre une valeur de $100,000.

Les meulières des Joggins, dans Cumberland, ont une grande réputation dans l'Amérique du Nord et du Sud ; les carrières se trouvent très près du canal.

Des pierres à aiguiser les faulx sont maintenant manufacturées sur une grande échelle par un Américain à la tête de la baie de Cumberland. L'an dernier, il en a été vendu plus de 25,000 en Canada seulement. Une compagnie anglaise ou canadienne fabrique de la peinture en grand à Cinq-Iles, Colchester, où il existe de précieux gîtes de baryte. Cet article entre pour une partie considérable dans la fabrication de la peinture blanches.

L'alose de la baie de Fundy constitue une industrie profitable, et on l'expédie déjà en quantité considérable en Canada ; on y exporte aussi du hareng et autres poissons, ainsi que de l'huile, et il est parfois profitable d'expédier ces produits à St. Jean pour en charger les navires qui retournent au Canada.

Les produits des Antilles peuvent être fournis à des conditions aussi favorables, sinon meilleures, qu'à aucun autre port des provinces maritimes, et ils pourraient être exportés avantageusement en Canada ; mais tous les ports du golfe tireront une grande partie de leurs approvisionnements de St. Jean, lorsque les navires pourront se servir de la route plus courte, plus économique et plus sûre qu'offrirait le canal pour le passage du golfe St. Laurent à la baie de Fundy, St. Jean possède aujourd'hui, et possèdera encore pendant de longues années, le monopole du commerce des boîtes à sucre. Le Maine étant écaté de ce commerce, par l'ouverture du canal, il en viendrait une plus grande quantité des ports du golfe.

Le cuir à semelles, le coton, les câblots, cordelles et amarres, et autres produits des manufactures du Nouveau-Brunswick, sont déjà exportés au Canada, et il s'en ferait un bien plus grand commerce si la route de la Baie-Verte était ouverte.

Les pêcheurs du golfe pourront envoyer leur poisson plus facilement sur le marché de St. Jean. Les produits agricoles des campagnes du golfe en recevraient aussi une forte implusion.

Il s'ouvrirait aussi un commerce avec Terreneuve. La distance de Port-aux-Basques, T.-N., à St. Jean, *viâ* le lac Bras-d'Or, le canal St. Pierre et la Baie-Verte, sera de 380 milles par navigation intérieure et sûre, à l'exception de 70 milles à travers le golfe. Les exportations de Terreneuve sont le poisson, l'huile et les peaux ; celles du Nouveau-Brunswick sont la planche, le bardeau, la brique, la chaux, les lattes, ainsi que des filets, chaînes, câbles, toiles, nouveautés, provisions et produits des Antilles, tous articles que St. Jean peut fournir avantageusement aux acheteurs et avec profit pour les vendeurs. De cette façon, St. Jean serait encouragé à étendre son commerce avec l'Amérique du Sud et les Antilles.

Les constructeurs de navires pourraient aussi obtenir plus facilement les bois spéciaux dont ils ont besoin, comme le chêne, les poutres d'avant et d'arrière, les contrequilles, les mâtures, etc., qui pourraient être apportés sur le pont des navires chargés de farine, lorsqu'il viendraient directement aux ports de la baie de Fundy sans opérer le transbordement. Le commerce de ce genre de bois a presque complètement disparu en ce qui regarde le Nouveau-Brunswick.

John Boyd, St. Jean.—Après avoir parlé des ressources des provinces maritimes que développerait ce canal, dans des termes identiques à ceux de M. Wright, termine en disant :

Il n'y a aujourd'hui aucune entreprise publique présenté à la confédération dont les bienfaits s'étendraient aussi loin, non-seulement pour le Canada, mais pour toute la côte de l'Amérique du Nord sur l'Atlantique. Ce canal représenterait, pour Québec et Ontario, de la houille, du fer, de la pierre, du poisson, du cuir, etc., à meilleur marché ; pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, un marché plus profitable pour tous ces articles. Il réduirait le prix de la farine et des autres produits des provinces supérieurs pour nous, des provinces inférieures : donnerait un marché plus considérable ou plutôt

de plus grandes facilités pour pouvoir les Etats-Unis, les Antilles et l'Amérique du Sud de ce que nous pouvons aujourd'hui leur expédier, à cause de la distance et des frais de transport. Il créerait pour nous tous un commerce énormément développé, et pour l'Ile du Prince-Edouard la nécessité de s'unir par des liens plus intimes avec les autres provinces, qui peuvent lui offrir tant d'avantages pour son commerce et ses manufactures. Ce serait l'une des plus puissantes considérations que nous pourrions faire valoir pour l'engager à ce joindre à nous, tandis qu'il nous unirait nous-mêmes plus intimement ensemble par les liens d'une union commerciale qui a déjà produit de si beaux résultats en faisant de nous un seul peuple, parce qu'il serait *de notre intérêt* d'être unis. En édifiant notre propres pays et ouvrant toutes les voies possibles de communication qui pourraient réduire les prix de nos produits, nous serons en mesures de rester indifférents à la législation hostile de nos voisins. Au contraire, une pareille législation, loin de nous nuire, nous porterait à resserrer nos liens, et comme le refus de la réciprocité nous à déjà forcé de rechercher de nouveaux marchés, ce qui serait fait dans cette voies afin nous faire tort tournerait en définitive à notre avantage.

Chambre de Commerce, St. Jean, N.-B.—Il serait d'un immense avantage pour le commerce de la Confédération, pour les raisons suivantes :

1. Les provinces maritimes importent, disons 700,000 barils de farine annuellement, outre une grande quantité d'autres articles lourds et volumineux.
2 Les provinces maritimes possèdent des produits inépuisables dont Ontario et Québec ont besoin.
3. Les principaux articles d'exportation d'Ontario aux provinces maritimes, et *vice versâ* étant lourds et volumineux, la question du fret entre pour beaucoup dans leur valeur ; donc, toute plus grande facilité de transit ayant l'effet d'en diminuer le coût, doit nécessairement produire une demande beaucoup plus forte.
4. Ce canal offrirait non-seulement cette amélioration du transit, en faisant disparaître la nécessité d'un transbordement entre le point d'expédition et sa destination, mais enlèverait un grand obstacle à la baisse des prix du fret en permettant aux propriétaires de navires de prendre des chargements de retours pour Ontario et Québec, et créerait ainsi un commerce réciproque mutuellement avantageux, qui pourrait prendre des proportions presque illimitées.

La chambre énumère ensuite les produits qui formeront l'objet d'échanges entre les provinces supérieures et inférieures, mais ces produits sont déjà mentionnés dans les lettres de MM. Boyd et Wright, sur lesquels la chambre attire l'attention spéciale de la commission. Elle termine disant : Cette chambre de commerce sent qu'elle ne pourrait insister trop fortement auprès de la commission sur l'immense importance du canal dont il est ici question, non-seulement parce qu'il offrirait de plus grandes facilités au commerce en général, mais encore parce qu'il serait de nature à entretenir et fortifier cet esprit d'union qui devient de jour en jour plus nécessaire, si l'on veut réellement faire de nous un seul peuple.

Henry Livingston, Richibouctou.—Pense que ce serait un trait-d'union entre les canaux du St. Laurent et les provinces maritimes, pourvu qu'il fût construit des mêmes dimensions que les premiers. Il accroîtrait de suite la valeur des scieries des comtés du nord du Nouveau-Brunswick, particulièrement dans le comté de Kent.

Il énumère d'autres avantages dans les mêmes termes que les précédents.

L'Hon. John Young, Président de la Chambre de Commerce de la Puissance.—Si cette entreprise peut être exécutée, elle aura les résultats les plus importants au point de vue national. La ville de St. Jean, ainsi que tous les autres ports de la baie de Fundy serait plus rapprochée de 430 milles de Montréal, Québec ou Toronto, qu'elle ne l'est à présent pour les navires qui voyagent sur cette route, et les propulseurs de 900 tonneaux qui partent des lacs Supérieur, Michigan ou Ontario, pourraient se rendre directement à Halifax ou St. Jean avec les produits des Etats de l'Ouest ou du Canada.

2. Quel serait le commerce qui se ferait par ce canal, et quelle sera son influence sur les Provinces Maritimes ?

Cyrus Black, Amherst, N.-E.—S'il n'y a pas de péages, il se fera incontestablement un grand commerce de houille, poisson, bois, pierre et produits agricoles, ainsi que de produits manufacturés des Etats-Unis, par la voie de ce canal. Cumberland possède de la houille, des meulières, des pierres à aiguiser, etc. L'Ile du Cap Breton en retirerait aussi des avantages, car son charbon pourrait être expédié à St. Jean, Portland et ailleurs par cette voie.

L'hon. R. B. Dickey, Amherst, N.-E.—Le commerce serait le transport des farines et produits des manufactures de Québec et Ontario à St. Jean, dans l'ouest de la Nouvelle-Ecosse, et à Portland et Boston, et celui des bois, pierres et provisions des provinces supérieures et de l'ouest du Nouveau-Brunswick aux ports américains et aux Antilles. Le commerce de l'Ile du Prince-Edouard,—les navires de pêche américains et canadiens se rendant aux pêcheries du nord ou en revenant,—ceux qui reviendraient des Antilles chargés des produits de ces îles,—ceux qui prendraient des cargaisons de produits des manufactures de St. Jean ou de la Nouvelle-Ecosse, d'alose de la baie de Fundy ou de charbon de Cumberland, suivaient tous la route de ce canal. Ce dernier article en particulier que Sir Wm. Logan a déclaré le plus beau charbon que l'on ait encore découvert sur ce continent, parce qu'il peut être appliqué à tous les usages, fournirait des chargements de retour à tous les navires du St. Laurent. La formations houillère de cette région, qui est d'une étendue et d'une puissance sans rivales, sera croisée à Spring-Hill par le chemin de fer Intercolonial à une distance d'environ 25 milles de l'extrémité du canal aboutissant à la baie de Fundy. Les frais de son transport à Montréal, vu la distance plus courte et la facilité des chargements de retour, seraient nécessairement moindres que ceux du transport du charbon de Sydney, qui seul pourrait faire concurrence à celui de Spring-Hill pour les usages domestiques. Des centaines de navires américains passeraient et repasseraient dans ce canal, et ils pourraient acquitter des péages, parce qu'il leur permettrait de faire un voyage de plus par saison. Le gouvernement fédéral devrait construire ce canal, en complétant par là le débouché de la grande vallée du St. Laurent par notre propre territoire et sur les côtes des Etats-Unis.

W. C. Cail, Kouchibougnac, N.-B.—Parle du canal dans des termes identiques à ce qui précède.

James Hamilton, Baie-Verte.—Principalement des bois de service, du poisson, du fer, de la houille, du sel et des produits agricoles s'élevant à environ $5,500,000.

L'hon. A. R. McClellan, Riverside, N.-B.—Donne une réponse semblable aux précédentes, et exprime l'opinion que le canal aurait l'effet de développer considérablement le commerce intercolonial.

Chambre de Commerce, Québec.—Même réponse.

C. Milner, Sackville, N.-B.—Voir question 1.

John H. Harvey, Halifax.—S'il peut être construit à prix modéré, et si l'on peut épargner l'argent sur d'autres améliorations nécessaires, il servirait probablement les intérêts de la section de pays qu'il traverserait.

Chambre de Commerce, Hamilton.—Parle en termes généraux des avantages qui découleraient de la construction de ce canal.

A. Wright, Westmorcland.—Entre très au long dans l'examen des avantages commerciaux qui résulteraient de sa construction. Voir. question 1.

---

3. Quel effet aurait la construction de ce canal sur le commerce de l'Ile du Prince-Edouard ?

Cyrus Black, Amherst, N.-E.—Une très forte quantité de produits agricoles est mainten expédiée de l'Ile du Prince-Edouard à St. Jean, N.-B., et il n'y a aucun doute que commerce augmentera lorsque la distance sera raccourcie.

L'hon. R. B. Dickey. N.-E.—Il ne pourrait manquer de faire du bien au commerce de l'I et sa construction aurait sans aucun doute l'effet de faire mieux apprécier à ses habit les avantages de la confédération. Les marchés naturels pour le surplus de ses produ agricoles et de son poisson sont St. Jean et les ports de la Nouvelle-Angleterre, auxqu ce canal donnerait un accès plus facile et plus prompt, avec une navigation de *côte* lieu d'un trajet de *haute mer*.

James Hamilton, Baie-Verte.—Son commerce serait fortement accru par les nouvelles facili offertes à ses marchands, fabricants et producteurs, par cette plus courte route vers grandes ville et entrepôt de commerce.

L'hon. A. R. McClellan, N.-B.—Même réponse.

Chambre de Commerce, Québec.—Il se fait aujourd'hui un grand commerce de produ agricoles entre l'Ile et Boston, New-York et les Antilles, et leur transport serait gra dement facilité par la construction de ce canal.

Adam Brown, Hamilton.—Il serait avantageux au commerce de l'Ile et tendrait à l'amen dans la confédération.

Alex. Wright, Westmoreland.—La construction de ce canal devra accroitre son trafic d'u manière sensible. Cette supposition est jusqu'à un certain point confirmée par le gra commerce qui se fait aujourd'hui entre l'Ile et St. Jean, par le chemin de fer Europé et N. A., lequel sera incontestablement accru par l'ouverture de ce canal projeté, lequ permettra aux caboteurs de ce rendre promptement et sans danger à St. Jean ou mê aux ports des Etats-Unis.

James Minerhead, Summerside, I. P.-E.—Corrobore ce que disent les autres des avantag de ce canal.

Henry Livingstone, Richibouctou.—Il donnerait certainement de plus grandes facilités a marchands de l'Ile de faire des affaires avec St. Jean et les Etats de l'Est.

---

4. Quelle serait l'économie de distance et de fret entre l'Ile du Prince-Edoua et les ports du golfe, et le ports de St. Jean, N.-B., Portland, Boston, et les Antilles

Cyrus Black, Amherst, N.-E.—Economie de distance à St. Jean, N.-B., environ 500 mill économie de distance à Portland environ 400 milles économie de distance à Bosto environ 300 milles. L'économie dans les taux du fret dépendrait en grande partie d péages. Ce canal permettrait d'éviter le passage difficile du détroit de Canseau, ai que la dangereuse côte rocheuse de la Nouvelle-Ecosse au nord, et les bancs de sable l'île de Sable au sud. Les taux d'assurance seraient par conséquent moindres.

L'hon. R. B. Dickey, Amherst, N.-E.—Répond à cette question de la même manière que précédent et ajoute quelques faits qu'il croit décisifs au sujet du fret. Le prix du fr d'une tonne de charbon de Pictou ou du Cap Breton varie de $2.50 à $2.75 (en or) po Boston, ou de $3 à $3.25 pour New-York, tandis qu'à partir de la tête de la baie Fundy, ces prix sont respectivement de $1.50 à $2 pour Boston, et $2 à $2.50 po New-York. Le gypse est transporté en grande quantité de Windsor, (moins accessil que la tête de la baie de Cumberland) à New-York pour $2.50 par tonne (monnaie am ricaine), ou $2.25 en or. En tenant compte de la distance de la Baie-Verte à Pict il évalue la différence dans les prix du fret à près de $1 par tonne.

W. S. Cail, Kouchibouguac, N.-B.—Réponse semblable.

James Hamilton, Baie-Verte.—Près de 400 mille. L'économie de fret serait d'environ $450,000 par année.

L'hon. A. R. McClellan, Riverside, N.-B.—Les prix de fret ne seraient pas plus des deux tiers de ce qu'ils sont aujourd'hui, tandis que les taux d'assurance seraient beaucoup moindres.

John Wallace, Hillsborough, N.-E.—Environ 600 milles entre l'Ile du Prince-Edouard et les ports du golfe, et St. Jean, Portland et New-York.

Chambre de Commerce, Québec.—Au moins 400 milles, et par conséquent il devra en résulter une grande économie de temps et de fret.

Adam Brown, Hamilton.—Il réduirait les prix de transport, aller et retour, d'une manière sensible.

---

5. La construction de ce canal aurait-elle pour résultat d'accroitre beaucoup le commerce du charbon de Pictou avec le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et les Etats de l'Est ?

Cyrus Black, Amherst, N.-E.—Croit qu'elle l'augmenterait beaucoup ; c'est au moins ce que lui a dit un propriétaire de mine de houille de Pictou.

L'Hon. R. B. Dickey, Amherst, N.-E.—Réponse semblable, voir p. 140.

James Hamilton, Baie-Verte.—Ditto

John Wallace, Hillsborough, N.-B.—Ditto.

Chambre de Commerce, Québec.—Croit qu'elle tendrait à accroitre le commerce de charbon entre Pictou et le Nouveau-Brunswick, et la côte occidentale de la Nouvelle-Ecosse ; mais elle aurait sans aucun doute un effet marqué sur ce commerce avec les Etats-Unis.

Charles Milner, Sackville, N.-B.—Voir p. 135.

A. Wright, Westmoreland.—Non seulement le charbon de Pictou, mais celui de Sydney (au moyen du canal de St. Pierre, Cap Breton,) arriverait plus facilement à la baie de Fundy. Cependant, ces deux sources d'approvisionnement devront céder le pas à la houille du bassin de Cumberland.

J. Boyd, St. Jean.—En parlant de l'impulsion que ce canal donnerait au commerce de charbon, il signale la valeur de la houille de la Nouvelle-Ecosse pour la production de la vapeur. Le vapeur *Linda* a fait 67 voyages de St. Jean à Boston *viâ* Yarmouth aller et retour. La consommation moyenne par voyage a été de 40 tonneaux d'anthracite, à $5 par tonneau (le plus bas prix auquel il se soit jamais vendu à St. Jean). Il a ensuite fait 18 voyages en consommant en moyenne 43 tonneaux de houille de la Nouvelle-Ecosse par trajet, à $3.60. Ce qui représente une économie de $1,500 *par année*, pour ce petit vapeur, par l'emploi du charbon de la Nouvelle-Ecosse.

---

6. Quelle serait l'économie sur le fret entre les ports de Toronto, Montréal et Québec, *viâ* la route du canal de la Baie-Verte, et St. Jean, N.-B., et les autres ports de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, ou de la Baie de Fundy ?

Cyrus Black, Amherst, N.-E.—Ne mentionne aucun chiffre précis, mais dit que la route plus courte et plus sûre du canal aura certainement pour résultat une réduction considérable dans les taux du fret. Il faut aussi tenir compte que les navires chargés de farine d'Ontario, etc., pour St. Jean, Amherst, Annapolis, et autres ports maritimes, trouveront toujours des chargements de retour.

L'Hon. R. B. Dickey, Amherst.—Il y aurait évidemment un économie considérable dans les taux du fret et des assurances, si l'on évitait une navigation dangereuse de 500 milles et il y aurait en conséquence une forte augmentation dans le commerce qui se fait entre ces parties éloignées de la confédération,—ce qui mérite une attention spéciale à l'enfance de notre nouvelle existence nationale.

James Hamilton, Baie-Verte.—L'économie dans les taux du fret de Toronto, Montréal, etc. par ce canal, serait d'environ $150,000 sur le commerce qui se fait actuellement : mais ce commerce devra s'accroître considérablement tous les ans.

John Wallace, Hillsborough.—Environ 10 cts. par colis.

Chambre de Commerce, Québec.—De 20 à 25 pour cent.

C. Milner, Président du Comité de Sackville, N.-B.—50 pour cent.

A. Wright, Westmoreland.—Une économie d'eau moins 25 cts. par baril, entre St. Jean et les autres ports de la baie de Fundy et Toronto.

Chambre de Commerce, St. Jean, N.-B.—D'après les renseignements recueillis et l'expérience ordinaire, l'on estime que cette économie serait, sur le fret de toutes les marchandises lourdes, de 30 à 50 pour cent sur les taux actuels.

Henry Livingston, Richibouctou.—Le trajet serait de cinq à six jours plus court par le canal entre l'embouchure du St. Laurent et l'endroit où deux navires se rencontreraient, en prenant l'une et l'autre route.

Au sujet du Canal de la Baie-Verte en général.

L'hon. R. B. Dickey, Amherst, N.-B.—La navigation du St. Laurent a été améliorée et facilitée au moyen de canaux dispendieux ; mais il manque encore un anneau à la chaîne de ces améliorations pour relier le commerce de ses eaux à l'important bras de mer qui se trouve entre la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, c'est-à-dire pour créer un débouché pour la seconde, sinon pour la première rivière du Canada, par sa voie naturelle à travers le territoire canadien jusqu'à la côte américaine. La seule politique nationale du Canada serait d'exécuter cette amélioration, préférablement à toute autre, par la construction d'un canal de 16 milles de longueur. Au lieu de s'embarquer dans de nouveau et gigantesques projets d'un côté, et de l'autre dans des améliorations coûteuses qui ne sont *pas impérieusement nécessaires* mais qui dépassent nos moyens, complétons et perfectionnons pour le moment nos communications par eau dont le St. Laurent est l'artère principale ; approfondissez à tout prix, si c'est possible, le lit du fleuve jusqu'à Montréal, et ensuite, *à mesure que la nécessité s'en présentera et que les moyens le permettront*, occupez-vous de ces questions d'agrandissement, et différez les nouvelles entreprises, comme les canaux de l'Outaouais, de la baie Georgienne, etc., jusqu'à ce que les chemins de fer soient devenus incapables de subvenir à beaucoup moins de frais, aux besoins croissant du commerce.

L'Hon. A. R. McClellan, Riverside, N.-B.—Pense que ce canal devrait être appelé le " canal de la baie de Fundy," parce que ce titre donnerait une meilleure idée de ce qu'il est ;—qu'un passage à travers l'isthme de Shédiac à la rivière Petitcodiac, près de Moncton (environ 14 milles), soit par un canal à écluses, soit par une tranchée ouverte et soumise à l'action des marées, réuniraient probablement plusieurs avantages sur une entreprise semblable commencée à la Baie-Verte ; il serait d'un accès plus facile au deux extrémités

pour presque tous les navires, et raccourcirait la route de 60 milles, dont la plus grande partie suit une côte assez dangereuse, entre la Baie-Verte et Shédiac.

. Milner, Président du Comité de Sackville, N.-B.—Dit que dans le cas où l'on jugerait nécessaire ou utile de se servir des eaux de marée de la baie de Fundy, beaucoup de personnes connaissent le moyen d'empêcher ou d'obtenir le dépôt de la boue que ces eaux tiennent en suspension ; qu'il n'existe cependant aucune difficulté pratique à l'emploi de ces eaux dans le canal, d'autant plus qu'elles doivent être prises de la baie et à l'époque des marées où la boue est à son maximum ; que l'eau de la baie n'est pas plus brouillée ou boueuse que celle de la Mersey, où fonctionnent les docks de Liverpool et Birkenhead sans inconvénients.

CANAL DE ST. PIERRE.

aac Le Vesconte, Richmond.—Attire l'attention sur l'importance du canal de St. Pierre, Cap Breton. Il est tellement étroit qu'un bateau à vapeur à roues ordinaire ne peut passer par ses écluses, non plus qu'un grand nombre de brigantins. Termine en parlant du marbre et autres produits naturels qui se trouvent à portée du canal, et en recommande l'amélioration.

'Hon. E. P. Flynn, M.C.E.—Appuie les observations précédentes.

. Ross, M. P., Victoria, N.-E.—Plus de 600 navires ont passé par ce canal dans le cours de l'été dernier, et beaucoup d'autres l'auraient fait s'il eût été profond et assez large. Il est trop petit pour la plupart des navires qui fréquentent cette route, et il aurait besoin d'être agrandi ; ses abords pourraient être facilement améliorés.

. Wright, Westmoreland.—Parle de ce canal comme offrant une route sûre pour le transport de la houille de Sidney à la baie de Fundy par la Baie-Verte.

'Hon. J. Bourinot, Sénateur.—La manière dont cet important canal a été construit est excessivement défectueuse, puisqu'il est trop étroit pour les navires engagés dans le commerce de charbon et des autres produits de cette partie de la confédération. Les mines les plus précieuses sont situées sur la route que ce canal est destiné à améliorer, mais aujourd'hui l'intention de ses auteurs est frustrée pour les raisons que je viens de donner. Les ressources du Bras-d'Or sont très précieuses et devront se développer suivant que le canal facilitera la communication entre ce lac et la mer.

. ce propos, il attire l'attention sur l'utilité qu'il y aurait de construire un canal, de peu de longeur entre la baie du portage Est et la rivière des Espagnols, qui conduit aux célèbres mines de houille de Sidney. Ce canal n'aurait pas plus de trois milles de longueur.

APPENDICE B.

PROFONDEUR de l'eau dans les havres des lacs intérieurs, relevé transmis au secrétaire de la commission par les percepteurs des douanes aux différents ports.

——	Hauteur maxima.	Hauteur minima.	Ordinaire.	Peut être portée à	Autorité et observations.
Havres du lac Ontario.					
	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	
Kingston	18·00	12·00	12·00	14·00	William B. Simpson et maître de havre.
Cobourg	11·00	9·00	10·00	12·00	George Perry.
Port Hope	18·00	11·00	12·00	14·00	M. Whitehead et maître de havre.
Newcastle	9·00	7·50	8·00	14·00	F. Farncomb; fond sablonneux, sans roche.
Darlington	14·00	9·00	12·00	14·00	A. Dixon; une compagnie se propose de le creuser.
Whitby	10·50	8·00	9·00	12·00	W. Warren; une compagnie se propose de le creuser à 12 pieds.
Toronto—grande entrée ouest	15·44	12·60	13·00	14·00	James E. Smith et maître de havre.
do entrée est	10·00	....	....	....	Chenal Est incertain; devrait être fermé.
Oakville	10·50	7·50	9·00	11·00	R. H. Chisholm.
Hamilton—Canal B. B.	17·00	15·00	14·00	14·00	William H. Kittson.
Dalhousie	16·00	10·50	13·00	....	Rapport officiel, T. P., 1867. Hauteur sur seuil d'écluse.
Niagara	22·00	20·00	20·00	20·00	J. W. Taylor et capitaine Milloy.
Oswégo	23·00	18·00	....	....	C. C. P. Clarke et lieut. B. D. Green, M. E.-U.
Havres du lac Erié.					
Port Colborne	18·75	10·00	13·00	14·00	S. D. Woodruff, surt. C.W., et rapports officiels, seuil de l'écluse.
Port Maitland	16·25	9·00	11·00	14·00	do do
Port Burwell	12·00	9·00	9·00	12·00	E. A. Dunham; havre non formé hauteur variable.
Port Stanley	13·00	11·00	12·00	14·00	W. Hemphill et maître de havre.
Port Dover	10·00	8·00	9·00	10·00	T. B. Barrett.
Buffalo	22·00	8·00	14·00	14·00	W. Daniels.
Erié	14·00	12·75	14·00	14·00	R. F. Gaggin et capitaine.
Sandusky	13·00	10·00	13·00	....	John Young.
Tolédo	11·50	8·00	10·50	....	H. Osborn, Dép. Col.
Détroit	21·00	18·00	18·00	18·00	Major C. B. Comstock, ingénieur A.E.-U.
Battures de Ste. Claire, chenal	14½	13·00	14·00	14·00	John Brown, entrepreneur, Thorold et C. B. Comstock, Majo Ing., A.E.-U.
Havres des lacs Huron et Michigan.					
Goderich	12·00	11·00	11·00	....	D. Doty.
Southampton	10·50	9·00	10·00	....	Alex. Sinclair (*Reeve*), pour M Keith.
Grand Haven	22·00	17·00	19·00	19·00	J. A. Stephenson, député-percepteur
Chicago	16·00	13·50	14·00	14·00	J. E. McLean, et J. W. Steele maître de havre.
Milwaukee	15·00	13.50	14·00	14·00	S. T. Hooker.
Baie-Verte	13·00	11·00	11·00	13·00	T. P. Dousman; améliorations tendent à 13 pieds.

NOTE.—J'ai ajouté la 4e colonne moi-même, en me basant sur une connaissance personnelle, ou sur des renseignements puisés à bonne source.

PROFONDEUR de l'eau dans les havres des lacs intérieurs, etc.—*Suite.*

—	Hauteur maxima	Hauteur minima.	Ordinaire.	Peut être portée à	Autorité et observations.
Havres des lacs Huron et Michigan. Suite.					
	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	
Rivière Ste. Marie..............					
Lac George, Rivière Ste. Marie..	14·00	14·00	14·00	14·00	Capt. Fraser, Canonnière de S. M. *Prince Alfred*, chenal américain.
Canal du Sault Ste. Marie, côté américain...............	12·50	12·00	12·00	14·00	Doit être approfondi à 14 pieds; rapport T.P., 1867.
Lac Supérieur..................					
Fort William (baie du Tonn., L.S.)					
Duluth (Fond-du-Lac, L. S.)					

APPENDICE C.

NAVIGATION INTÉRIEURE.

Dix routes de ports de lacs intérieurs à des ports de l'Atlantique, et proportions relatives des écluses des canaux.

De Chicago aux ports de l'Atlantique.

Routes.	Eclusage.	No. d'écluses.	Milles de canal.	Milles de rivière.	Milles de lac.	Distance totale.
1. De Chicago à Montréal, par les canaux de Welland et du St. Laurent	553	54	71	185	1,005	1,261
2. De Chicago à Montréal, par le canal projeté de l'Outaouais	710	69	29	402	560	991
3. De Chicago à New-York, par Buffalo et le canal Erié	655	72	352	202	865	1,419
4. De Chicago à New-York, *viâ* le canal Welland et Oswégo	955	94	224	196	983	1,403
5. De Chicago à New-York, *viâ* le St. Laurent et le canal projeté de Caughnawaga	717	72	158	363	1,116	1,637
6. De Chicago à New-York, *viâ* les canaux projetés de l'Outaouais et Caughnawaga	872	87	125	572	671	1,368
7. De Duluth à Montréal, *via* les canaux de Welland et du St. Laurent	572	56	72	239	1,095	1,406
8. De Duluth à Montréal, *viâ* le canal projeté de l'Outaouais	729	71	30	456	610	1,096
9. De Duluth à New-York par le St. Laurent et le canal projeté de Caughnawaga	736	74	159	417	1,206	1,782
10. De Duluth à New-York, *viâ* les canaux projetés de l'Outaouais et Canghnawaga	891	89	126	626	721	1,473

De	A	Sections de navigation.	Pieds d'éclusage.	No. d'écluses.	Capacité de tonnage	Milles de canal.	Milles de rivière.	Milles de lac.
Chicago	Sarnia ou Port Huron	Lacs Michigan et Huron	....	....	1,500	....	....	600
Sarnia	Détroit	Rivière Ste. Claire et lac Ste. Claire	....	....	1,500	....	33	25
Détroit	Port Colborne	Rivière Détroit et lac Erié	....	....	1,500	....	18	220
Port Colborne	Port Dalhousie	* Canal Welland	346	27	450	27		
Port Dalhousie	Kingston	Lac Ontario	....	....	1,500	....	....	160
Kingston	Montréal	† Fleuve St. Laurent	207	27	700	44	134	
Totaux	....	....	553	54	....	71	185	1,005

Navigation de lac 1,005
Navigation de rivière 85
Navigation de canal 71

Distance totale—Chicago à Montréal 1,261

* La différence de niveau entre les lacs Erié et Ontario est de 330 pieds ; mais le canal Welland est alimenté par la Grande-Rivière, qui a 8 pieds au-dessus du lac, ce qui porte l'éclusage total, élévation et descente, à 346 pieds.

† L'élévation des eaux de marée au lac Ontario est de 234 pieds ; les écluses du St. Laurent rachètent 207 pieds, ce qui laisse à racheter 27 pieds sur le fleuve. On porte l'élévation entre Trois-Rivières et Montréal à 11 pieds, et celle qui a lieu entre les canaux, de Montréal à Kingston, à 16 pieds.

2me route.—De Chicago à Montréal par le canal projeté de l'Outaouais.

De	A	Sections de navigation.	Pieds d'éclusage.	No. d'écluses.	Capacité de tonnage	Milles de canal.	Milles de rivière.	Milles de lac.
Chicago	Emb. de la riv. des Français	Michigan et Huron	....	....	1,500	....	....	560
Rivière des Français	Montréal	Le canal de l'Outaouais	710	69	700	29	402	

Milles de navigation de lac 560
Milles de navigation de rivière 402
Milles de navigation de canal 29

Distance totale de Chicago à Montréal 991

Navigation intérieure.—De Chicago aux ports de l'Atlantique.—*Suite.*
3me route.—De Chicago à New-York par Buffalo et le canal Erié.

De	A	Sections de navigation.	Pieds d'éclusage.	No. d'écluses.	Capacité de tonnage	Milles de canal.	Milles de rivière.	Milles de lac.
Chicago	Sarnia ou Port Huron	Michigan et Huron			1,500			600
Sarnia	Détroit	Rivière Ste. Claire et lac Ste. Claire			1,500		33	25
Détroit	Buffalo	Rivière Détroit et lac Erié			1,500		18	240
Buffalo	Albany	Canal Erié (agrandi)	655	72	220	352		
Albany	New-York	Rivière Hudson			1,500		151	
Totaux			655	72		352	202	865

Navigation de lac	865
Navigation de rivière	202
Navigation de canal	352
Distance totale de Chicago à New-York, par la canal Erié	1,419

4me route.—De Chicago à New-York *viâ* le canal Welland et Oswégo.

De	A	Sections de navigation.	Pieds d'éclusage.	No. d'écluses.	Capacité de tonnage	Milles de canal.	Milles de rivière.	Milles de lac.
Chicago	Sarnia	Michigan et Huron			1,500			600
Sarnia	Détroit	Rivière et lac Ste. Claire.			1,500			25
Détroit	Colborne	Rivière Détroit et lac Erié			1,500		18	220
Colborne	Dalhousie	Canal Welland	346	27	450	27		
Dalhousie	Oswégo	Lac Ontario			1,500			138
Oswégo	Troy Ouest	Canaux d'Oswégo et Erié (agrandi)	609	67	220	197		
Troy Ouest	New-York	Rivière Hudson			1,500		145	
Totaux			955	94		224	196	983

Navigation de lac	983
Navigation de rivière	196
Navigation de canal	124
Distance totale de Chicago à New-York, *viâ* Oswégo	1,403

5me route.—De Chicago à New-York *via* le St. Laurent et le canal projeté de Caughnawaga.

De	A	Sections de navigation.	Pieds d'éclusage.	No. d'écluses.	Capacité de tonnage	Milles de canal.	Milles de rivière.	Milles de lac.
Chicago	Sarnia	Michigan et Huron	....	....	1,500	....	....	600
Sarnia	Port Colborne	St. Claire et Erié, r. Ste. Claire et Détroit	....	....	1,500	....	51	251
Colborne	Dalhousie	Canal Welland	346	27	450	27		
Dalhousie	Kingston	Lac Ontario	....	....	1,500	....	....	160
Kingston	Caughnawaga	Fleuve St. Laurent	162	22	700	35½	134	
Caughnawaga	St. Jean	Canal Caughnawaga	29	3	1,500	34½		
St. Jean	Whitehall	Lac Champlain	....	....	....	....	23	111
Whitehall	Waterford	Canal Champlain	180	20	100	61		
Waterford	New-York	Rivière Hudson	....	....	....	....	155	
Totaux			717	72	....	158	363	1,122

Navigation de lac	1,122
Navigation de rivière	363
Navigation de canal	158
De Chicago à New York	1,643

6me route.—De Chicago à New-York, par les canaux projetés de l'Outaouais et de Caughnawaga.

De	A	Sections de navigation.	Pieds d'éclusage.	No. d'écluses.	Capacité de tonnage	Milles de canal.	Milles de rivière.	Mille de lac.
Chicago	Emb. de la Riv. des Fran.	Michigan et Huron	....	....	1,500	....	....	560
Emb. de la Riv. des Fran.	Caughnawaga	Rivière et canal Ottawa	663	64	1,500	29½	394	
Caughnawaga	St. Jean	Canal de Caughnawaga	29	3	1,500	34½		
St. Jean	Whitehall	Lac Champlain	....	....	1,500	....	23	111
Whitehall	Waterford	Canal Champlain	180	20	100	61		
Waterford	New-York	Rivière Hudson	....	....	1,500	....	155	
Totaux			872	87	....	125	572	671

Navigation de lac	671
Navigation de rivière	572
Navigation de canal	125
De Chicago à New-York par le canal de l'Outaouais	1,368

Navigation intérieure.—De Duluth aux ports de l'Atlantique.

7me route.—De Duluth à Montréal par les canaux de Welland et du St. Laurent.

De	A	Sections de navigation.	Pieds d'éclusage.	No. d'écluses.	Capacité de tonnage	Milles de canal.	Milles de rivière.	Milles de lac.
Duluth	Rivière Ste. Marie	Lac Supérieur	....	....	1,500	....	....	420
Pointe Aux Pins	Fort de l'Ile St. Joseph	Rivière Ste. Marie	19	2	1,500	1	54	
Rivière Ste. Marie	Sarnia	Lac Huron	....	....	1,500	....	....	270
Sarnia	Port Colborne	Erié, Ste. Claire, et Riv. Ste. Claire et Détroit	....	....	1,500	....	51	245
Port Colborne	Kingston	Canal Welland (500) et Ontario (1500)	346	27	500	27	....	160
Kingston	Montréal	Fleuve St. Laurent	207	27	700	44	134	....
Totaux	....	....	572	56	....	72	239	1,095

Navigation de lac	1095
Navigation de rivière	239
Navigation de canal	72
De Duluth à Montréal—Route du St. Laurent	1,406

8me route.—De Duluth à Montréal, *viâ* le canal projeté de l'Outaouais.

De	A	Sections de navigation.	Pieds d'éclusage.	No. d'écluses.	Capacité de tonnage	Milles de canal.	Milles de rivière.	Milles de lac.
Duluth	Rivière Ste. Marie	Lac Supérieur	....	....	1,500	....	....	420
Pointe aux Pins	Fort de l'Ile St. Joseph	Rivière Ste. Marie	19	2	1,500	1	54	
Fort de l'Ile St. Joseph	Emb. Riv. des Fran.	Lac Huron	....	....	1,500	....	....	190
Emb. Riv. des Fran.	Montréal	Rivière et canal de l'Outaouais	710	69	1,500	29	402	
Totaux	....	....	729	71	....	30	456	610

Navigation de lac		610
Navigation de rivière		456
Navigation de canal		30
De Duluth à Montréal, *viâ* le canal de l'Outaouais		1,096
De Fort William à la rivière Ste. Marie	290 Milles	
De Duluth à la rivière Ste. Marie	420 ,,	
Différence		130
De Fort William à Montréal, route de l'Outaouais		966

9me route.—De Duluth à New-York par le St. Laurent et le canal projeté de Caughnawaga.

De	A	Sections de navigation.	Pieds d'éclusage.	No. d'écluses.	Capacité de tonn.	Milles de canal.	Milles de rivière.	Milles de lac.
Duluth	Rivière Ste. Marie	Lac Supérieur	....	....	1,500	....	....	420
Pointe aux Pins	Ile du Fort St. Joseph	Rivière Ste. Marie	19	2	1,500	1	54	
Ile du Fort St. Joseph	Sarnia	Lac Huron	....	....	1,500	....	....	270
Sarnia	Port Colborne	L. Ste. Claire et Erie, r. Ste. Claire et Dét.	....	....	1,500	....	51	245
Port Colborne	Port Dalhousie	Canal Welland	346	27	450	27		
Dalhousie	Kingston	Lac Ontario	....	....	....	....	....	160
Kingston	Caughnawaga	Fleuve St. Laurent	162	22	700	35½	134	
Caughnawaga	St. Jean	Canal de Caughnawaga	29	3	1,500	34½		
St. Jean	Ligne de la Province	Rivière Richelieu	....	....	1,500	....	23	
Ligne de la Province	Whitehall	Lac Champlain	....	....	1,500	....	....	111
Whitehall	Waterford	Canal Champlain	180	20	100	61		
Waterford	New-York	Rivière Hudson	....	....	1,500	....	155	
Totaux	....	....	736	74	....	159	417	1,206

De Fort William à la rivière Ste. Marie .... 290 milles.
De Duluth à la rivière Ste. Marie .... 420 „

Différence .... 130 „

Navigation de lac 1,206
Navigation de rivière 417
Navigation de canal 159

De Duluth à New-York, route du St. Laurent et du Champlain 1,782

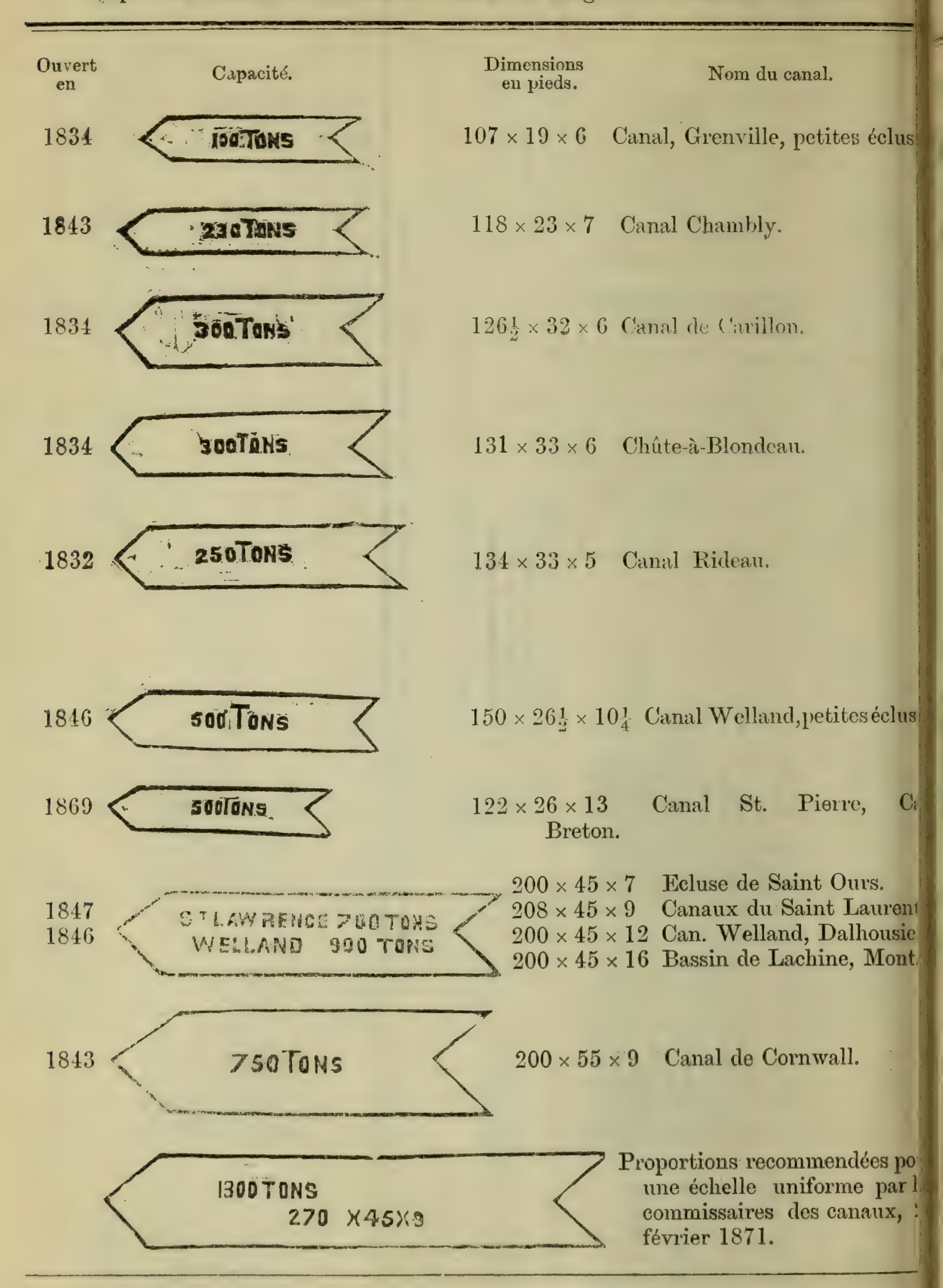
10me route.—De Duluth à New-York par les canaux projetés de l'Outaouais et Caughnawaga.

De	A	Sections de Navigation.	Pieds d'éclusage.	No. d'écluses.	Capacité de tonn.	Milles de canal.	Milles de rivière.	Milles de lac.
Duluth	Rivière Ste. Marie	Lac Supérieur	....	....	1,500	....	....	420
Pointe aux Pins	Ile du Fort St. Joseph	Rivière Ste. Marie	19	2	1,500	1	54	
Rivière Ste. Marie	Rivière des Français	Lac Huron	....	....	1,500	....	....	190
Rivière des Français	Caughnawaga	Rivière Outaouais	663	64	1,500	29½	394	
Caughnawaga	St. Jean	Canal de Caughnawaga	29	3	1,500	34½		
St. Jean	Rouse's Point	Rivière Richelieu	....	....	1,500	....	23	
Rouse's Point	Whitehall	Lac Champlain	....	....	1,500	....	....	111
Whitehall	Waterford	Canal Champlain	180	20	100	61		
Waterford	New-York	Rivière Hudson	....	....	1,500	....	155	
Totaux	....	....	891	89	....	126	626	721

Navigation de lac 721
Navigation de rivière 626
Navigation de canal 126

De Duluth à New-York,—route de l'Outaouais et du Champlain 1,473

Proportions relatives des écluses maintenant en usage sur les canaux du Canada.



Ouvert en	Capacité.	Dimensions en pieds.	Nom du canal.
1834	100 TONS	107 × 19 × 6	Canal, Grenville, petites éclus
1843	230 TONS	118 × 23 × 7	Canal Chambly.
1834	300 TONS	$126\frac{1}{2}$ × 32 × 6	Canal de Carillon.
1834	300 TONS	131 × 33 × 6	Chûte-à-Blondeau.
1832	250 TONS	134 × 33 × 5	Canal Rideau.
1846	500 TONS	150 × $26\frac{1}{2}$ × $10\frac{1}{4}$	Canal Welland, petites éclus
1869	500 TONS	122 × 26 × 13	Canal St. Pierre, C Breton.
		200 × 45 × 7	Ecluse de Saint Ours.
1847	ST LAWRENCE 700 TONS	208 × 45 × 9	Canaux du Saint Laurent
1846	WELLAND 900 TONS	200 × 45 × 12	Can. Welland, Dalhousie
		200 × 45 × 16	Bassin de Lachine, Mont
1843	750 TONS	200 × 55 × 9	Canal de Cornwall.
	1300 TONS 270 X45X9		Proportions recommendées po une échelle uniforme par l commissaires des canaux, février 1871.

SAMUEL KEEFER, I. C.,
Secrétaire, Commission des Canaux.

OTTAWA, 24 février 1871.

Proportions relatives des écluses sur les canaux Américains.

Ouvert en	Capacité.	Dimensions en pieds.	Nom du canal.
1822	70 TONS	97 × 14 × 4	Canal Champlain.
1862	210 TONS	110 × 18 × 7	Canal Erié, agrandi.
1855	2000 TONS	350 × 70 × 12	Canal du Sault Ste. Marie.

SAMUEL KEEFER, I. C.,
Secrétaire, Commission des Canaux.

OTTAWA, 24 février 1871.

APPENDICE D.

SYNOPSIS DES RENSEIGNEMENTS

Fournis aux Commissaires des Canaux, à leur seconde réunion à Ottawa, le 18 janvie 1871.

D'UNE NATURE GENERALE.

1. Registre des circulaires envoyées, leur quantité, à qui elles sont adressées, et réponse reçues.
2. Les réponses aux questions contenues dans la circulaire adoptée à la première réunion, l 25 novembre 1870, des chambres de commerce suivantes:—Québec, Ottawa, Kingston Belleville, Toronto, Hamilton, London, Stratford, Guelph, Windsor, St. Jean, N. B. Halifax, N.-E., Chicago, Milwaukee, Détroit, Tolédo, Oswégo.
   De la ville de Sandwich.
   Des associations de halles aux blés de Toronto et Montréal.
   D'assemblées publiques tenues à Ste. Catherine, Ont., et Sackville, N. B.
   De la Maison de la Trinité, Québec, et de soixante-quatre particuliers.
3. Sept cahiers manuscrits contenant des extraits de ces réponses dressés sous forme d tableaux, et sous des titres convenables, pour plus de facilité de consultation.
4. Réponses des percepteurs des douanes à la lettre circulaire du secrétaire, donnant la pro fondeur actuelle de l'eau dans les principaux havres des lacs de l'intérieur.
5. Classification tabulaire de ces renseignements.
6. Tableaux des distances, éclusage, etc., sur dix routes différentes, entre les lacs de l'intérieu et les ports de l'Atlantique, revisés par le secrétaire d'après les autorités les plus récente et les plus certaines.
7. Rapport de la chambre de commerce de Buffalo, pour 1869.
8. Rapport de la chambre de commerce de Chicago, pour 1869.
9. Rapport de la chambre de commerce pour Montréal, pour 1869.
10. Rapport de l'ingénieur d'Etat sur le canal Erié, pour 1868–69.
11. Tableaux du commerce et de la navigation pour 1867, 1868 et 1869.
12. Rapport de J. McAlpine sur le coût du transport par les canaux, rivières et lacs.
13. Carte du Canada, par T. C. Keefer.
14. Cartes de ses eaux navigables, par l'amirauté.
15. Carte mercantile du monde, 1868.
16. Nouvelle carte du Canada, de Dawson.
17. Carte géologique du Canada, par Sir W. E. Logan.
18. Carte de la Nouvelle-Ecosse, par Mackinlay.
19. Profils de différentes voies de communication par eau entre le lac Huron et la mer.

I. CANAL WELLAND.

1. Rapports annuels du Département des Travaux Publics, de 1841 à 1869 inclusivement.
2. Extraits de ces rapports donnant l'historique de la conception et des progrès des mesur adoptées pour faire du lac Erié la source d'alimentation.
3. Relevés du trafic sur le canal Welland pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1870, d mandés par les commissaires à leur dernière réunion.
4. Rapport, plans et devis du Lieut.-Col. Philpotts pour l'agrandissement du canal Welland.
5. Rapport, plan et devis de la tranchée latérale de Niagara, 1854, par Walter Shanly.

6. Prospectus de la compagnie du canal d'Erié et Ontario, pour la construction de ce canal.
7. Plan du département au sujet du canal Welland, livre et rôle.
8. Plans des havres de Dalhousie et Maitland, 1845.
9. Plan de l'aqueduc à travers le Welland, 1845. (Voir ma lettre au secrétaire des T. P., 29 décembre 1870.

II. Canaux du St. Laurent.

1. Cahier des plans des écluses du canal de Willamsburgh.
2. Rapport et devis de M. Page pour l'approfondissement de ces canaux jusqu'à 10½ pieds d'eau. Rapport, 1859; évaluation, $1,028,000.

III. Canal de Lachine.

1. Plan de l'entrée du canal de Lachine à Montréal.
2. Améliorations projetées par l'honorable John Young, 1862.
3. Rapport et plan par le sous-commissaire S. Keefer, pour accroître l'espace destiné aux navires dans le bassin supérieur.
4. Plan géneral du canal de Lachine, par Kingsford.

IV. Fleuve et rapides du St. Laurent.

1. Plan général du fleuve entre Montréal et Prescott, indiquant les rapides.
2. Plan de Maillefert et Raasloff pour l'amélioration des rapides.
3. Rapport et devis de Maillefert et Raasloff, document imprimé en 1855.
4. Carte du fleuve de Montréal à Prescott, par l'amirauté.

V. Fleuve St. Laurent—de Québec a Montréal.

1. Dernières cartes de l'amirauté, indiquant le chenal du lac St. Pierre, publiées en 1860.
2. Sondages faits par G. F. Baillargé dans le St. Pierre, à Lavaltrie, la Pointe-aux-Trembles, le cap Charles et le cap St. Michel, en 1869.
3. Rapport de M. Page sur l'état actuel du chenal, et évaluation des frais de son approfondissement (1868).
   A 22 pieds ....$ 800,000
   A 24 pieds.. 2,500,000

VI. Canal Rideau.

1. Rapport de M. Rowan sur l'approvisionnement pour ce canal, avec carte.
2. Rapport d'un comité spécial de la C. A. sur l'approvisionnement d'eau, 1865.

VII. Canal du Sault Ste. Marie.

1. Plan, rapport et devis de la construction d'un canal sur le côté canadien; rapport de S. Keefer, 19 août 1852, contenu dans celui du département des travaux publics pour 1851.
2. Carte de la rivière Ste. Marie, par F. P. Rubridge.

VIII. Canal de Caughnawaga.

1. Rapport de J. B. Jarvis et diverses routes, publiés en 1855.
2. Plan de ce canal par J. B. Mills; son rapport dans les documents annuels de 1856; son devis dans ceux de 1855, £453,602.
3. Rapport de W. H. Swift sur les précédents, 6 juin 1856, dans les mêmes documents annuels.
4. Rapport de S. Gamble sur le même plan, 22 janvier 1856.

IX. Rivière Richelieu et canal Chambly.

1. Plan de l'écluse et de la digue de St. Ours.
2. Plan du canal Chambly.
3. Carte de la rivière Richelieu.
4. Devis de J. B. Jarvis au sujet de la route de Sorel, dans son rapport de 1855 ci-dessu mentionné.

X. Canal de l'Outaouais.

1. Rapport, plans et devis ($24,000,000) de Walter Shanly.
2. Rapport, plans et devis ($12,058,680) de T. C. Clarke.

XI. Canal de la baie Georgienne.

1. Rapport, plans et devis de Kivas Tully, 1858.
2. Rapport sur le canal des lacs Huron et Ontario, 1868.

XII. Canal Murray.

1. Rapport, plans et devis, par John Page, sur ces différentes routes.

XIII. Canal de la Baie-Verte.

1. Rapport de John Page, passant en revue les plans de Hall, Crawley et Telford (publié er 1869.)
2. Cartes de la Baie-Verte et de la baie de Fundy, par l'amirauté.

APPENDICE E.

RELEVÉS DU COMMERCE DES ÉTATS DE L'OUEST ET DES LACS.

1. Production totale du grain aux Etats-Unis.
2. Accroissement de la population et des terres arables dans les Etats à céréales.
3. Quantité totale des grains récoltés dans les Etats à céréales.
4. Recettes de la fleur (de farine) et du grain aux principaux ports d'expédition.
5. Mouvement de la fleur et du grain à Chicago en 1869.
6. Exportation de fleur et grain *viâ* le canal Erié.
7. Tonnage total des navires des lacs.
8. Ouverture et clôture de la navigation sur les canaux, etc.
9. Exploitation du cuivre et du fer du lac Supérieur.

Production totale du grain aux Etats-Unis pendant huit ans.

Années.	Blé minots.	Maïs minots.	Orge minots.	Avoine minots.	Observations.
1850	100,485,944	592,071,104	5,167,015	146,584,179	Ces chiffres sont basés sur les relevés du bureau de l'agriculture à Washington.
1860	173,104,924	838,792,740	15,825,898	172,643,185	
1864	160,695,823	530,581,403	10,632,178	176,690,064	Les rapports pour 1864, 1865, 1866 (excepté pour le maïs) sont pour les Etáts qui n'avaient pas pris part à la rébellion.
1865	148,552,829	704,427,853	11,391,286	225,252,295	
1866	151,999,906	867,946,295	11,283,807	268,141,077	
1867	212,441,400	768,320,000	25,727,000	278,698,000	
1868	224,036,600	806,527,000	22,896,100	254,900,000	
1869	265,000,000	875,000,000	29,000,000	300,000,000	

POPULATION DES VILLES DE L'OUEST.

	1850.	1860.	1870.		1850.	1860.	1870.
Chicago	29,963	109,260	298,983	Tolédo	3,829	13,768	31,546
Détroit	21,019	45,619	79,580	St. Paul	......	10,401	20,031
Milwaukee	20,061	45,246	71,499	Buffalo	42,261	81,129	117,715
Cleveland	17,034	43,417	92,846	Oswégo	12,205	19,826	20,915

Tableau indiquant l'accroissement de la population, et le nombre d'acres de terres améliorées dans les Etats à céréales, depuis 1840.

Etats.	Milles carrés.	1840.		1850.		1860.		1870.	
		Population.	Terres améliorées.	Population.	Terres améliorées.	Population.	Terres améliorées.	Population.	Terres améliorées.
Ohio	39,964	1,519,467	7,558,750	1,980,329	9,851,493	2,339,511	12,668,787	2,662,302	Pas de rapports.
Michigan	56,243	212,267	......	397,654	1,929,110	749,113	3,419,861	1,184,653	
Indiana	33,809	685,866	3,485,729	988,416	5,046,543	1,350,428	8,161,717	1,655,675	
Illinois	55,045	476,183	2,818,373	851,470	5,039,545	1,711,951	12,251,473	2,529,410	
Missouri	67,380	383,702	1,653,011	682,044	2,938,425	1,182,012	6,246,871	1,691,693	
Iowa	55,405	43,112	184,969	192,214	824,682	674,913	3,780,253	1,191,359	
Wisconsin	53,924	30,945	105,930	305,391	1,045,499	775,881	3,746,036	1,055,501	
Minnesota	83,531	......	......	6,077	5,035	172,123	554,397	424,543	
Kansas	80,000	......	......	......	......	107,206	372,855	379,497	

Population totale des Etats-Unis ...... 1850 .. 23,191,876 .. accroissement sur 1840 .. 35·87
1860 .. 31,443,321 .. ,, ,, 1850 .. 35·58
1870 .. 38,312,633 .. ,, ,, 1860 .. 21·52

Tableau de la quantité de grain récolté dans neuf Etats à céréales depuis 1850.

Etats.	Blé, minots.			Maïs. minots.			Avoine, minots.			Seigle, minots.			Orge, minots.		
	1850.	1860.	1869.	1850.	1860.	1869.	1850.	1860.	1869.	1850.	1860.	1869.	1850.	1860.	1869.
Ohio	14487351	14532570	20400000	59078695	70637140	68250000	13472742	15479133	27000000	425918	656146	1050000	354358	1601082	2600000
Indiana	6214458	15219120	20600000	52964363	69641591	73000000	5655014	5028755	12400000	98972	400226	575000	45483	296374	410000
Illinois	9414755	24159[illegible]00	30000000	57646984	115296779	122000000	10087241	15336072	35000000	83364	961322	675000	110795	1175651	1250000
Michigan	4925889	8313185	16800000	5641420	12152110	14100000	2866056	4073098	8700000	105871	497197	630000	75249	305914	650000
Wisconsin	4286131	15812625	24000000	1988979	7565290	9500000	3414672	11059270	22000000	81253	888534	76000	209692	678992	1500000
Minnesota	1401	2195812	19000000	16725	2987570	5750000	30582	2202050	12500000	125	124259	56000	1216	125130	820000
Iowa	1530581	8433205	25000000	8656799	41116994	78500000	1524345	5879653	19000000	19916	176055	540000	25093	454116	1200000
Missouri	2981652	4227586	7500000	26214537	72892157	80500000	5278079	3680870	6500000	44268	293262	325000	9631	228502	300000
Kansas	......	......	2800000	......	......	24500000	......	......	1500000	......	......	20000	......	......	25000

Quantité totale de cochons dans tous les Etats en 1869—46,945,931.

ecettes de la farine et du grain aux principaux ports d'expédition des Etats-Unis et du Canada, pendant trois ans.

Produits.	Milwaukee. 1867.	1868.	1869.	Cincinnati. 1867.	1868.	1869.
leur, barils	457,933	567,358	723,520	577,296	522,297	571,230
rain, minots	13,706,504	14,806,375	18,856,812	5.625,294	3,919,510	4,948,011
	Chicago.			Ogdensburg.		
leur, barils	1,720,001	2,192,413	2,218,822	240,296	225,471	247,895
rain, minots	52,175,750	59,814,374	53,432,811	2,587,515	2,701,471	2,884,701
	Détroit.			Toronto.		
leur, barils	1,030,541	1,290,292	960,800	67,953	62,187	85,747
rain, minots	2,949,401	4,916,455	3,289,372	2,283,283	1,877,389	2,293,327
	Tolédo.			Erié.		
leur, barils	717,371	868,524	906,736	....	117,759	156,328
rain, minots	9,545,050	11,280,525	12,969,713	....	1,341,320	1,629,467
	Buffalo.			Montréal.		
leur, barils	1,440,056	1,502,731	1,598,487	693,154	790,641	984,192
rain, minots	43,646,789	42,497,402	37,056,962	5,915,106	4,400,412	8,118,827
	Oswégo.			St. Louis.		
Fleur, barils	3,277	1,170	3,526	944,075	671,013	1,119,043
Grain, minots	14,637,170	13,981,527	13,378,912	13,128,380	11,031,294	13,735,052
	Cleveland.			New-York.		
Fleur, barils	662,272	737,204	800,000	2,619,002	2,869,170	3,502,830
Grain, minots	6,007,825	7,359,484	6,000,000	36,957,785	47,592,130	48,692,420
	Boston.			Baltimore.		
Fleur, barils	1,402,826	1,467,681	1,479,975	161,260	246,446	359,121
Grain, minots	4,846,624	4,816,070	5,434,143	9,155,105	7,793,508	8,562,228
	Portland, Me.			Philadelphie.		
Fleur, barils	602,269	669,045	439,648	536,829	759,366	859,121
Grain, minots	2,058,111	941,760	413,109	5,372,727	8,354,377	8,562,228
	Dunkirk.			Nouvelle-Orléans.		
Fleur, barils	21,688	5,298	8,526	993,334	868,068	1,276,921
Grain, minots	595,139	212,662	247,883	4,062,164	2,019,334	1,906,798
	Fremont, Ohio.					
Grain, minots	266,000	246,000	248,000			

Mouvement de la farine et du grain à Chicago en 1869.

Voie d'expédition.	Fleur, barils.	Blé, minots.	Maïs, minots.	Avoine, minots.	Seigle, minots.	Orge, minots.
Par Lac.						
A Buffalo	488,228	8,205,430	11,522,561	4,889,626	97,687	26,559
A Oswégo	....	533,165	654,737	25,376	20,569	....
A Ogdensburg	94,780	109,663	1,348,359	63,175	....	....
A Port Huron	193,744	27,069	1,072,032	102,423	....	....
A d'autres Ports Américains	44,982	425,079	933,199	703,283	14,900	5,800
A Port Colborne	....	400,450	951,861	....	....	....
A Kingston	....	1,332,206	142,422	7,300	....	....
A Montréal	6,352	196,528	15,905	....	....	....
A d'autres Ports Canadiens	1,186	49,294	378,964	....	....	....
Total par Lac	829,272	11,279,514	17,019,940	5,791,183	133,156	32,359
Canal de l'Illinois et Michigan	936	68,912	63,387	38,339	3,140	181
C. F. de Chicago et N.W.	3,794	44,181	13,458	2,867	360	4,659
C. F. d'Illinois et Central	105,934	10,190	350	3,000	990	33,600
C, F. de Chicago, Rock Island et Pacific	10,590	35,500	....	109	6,269	52,215
C. F. de Chicago, Burlington, et Quincy	5,218	33,777	30,253	160	2,174	49,160
C. F. de Chicago et Alton	60,084	13,922	....	770	....	163,965
C. F. de Michigan Central	220,678	207,845	1,727,977	763,534	78,491	47,313
C. F, de Lake Shore et Michigan Southern	360,736	592,863	1,664,159	1,006,155	43,563	14,754
C. F. de Pittsburg, Fort Wayne et Chicago	469,141	424,522	714,510	817,940	252,771	165,558
C. F. de Pittsburg, Cincinnati, et St. Louis	272,680	533,023	350,774	376,529	277,830	69,980
Total des expéditions	2,339,063	13,244,249	21,586,808	8,800,646	798,744	633,753

Recettes totales à Chicago en 1869 :—

Fleur	2,218,822	barils.
Blé	16,876,760	minots.
Maïs	23,475,800	do
Avoine	10,011,940	do
Seigle	955,201	do
Orge	1,513,110	do

Exportations de farine et grain de Buffalo *viâ* le canal Erié pendant quatre ans.

Articles.	1866.	1867.	1868.	1869.
Fleur, barils....	52,325	15,468	5,744	51,928
Blé, minots	7,772,217	10,109,718	10,369,030	16,363,480
Maïs ,,	25,548,596	14,931,812	15,099,136	7,816,960
Avoine ,,	8,922,433	9,409,686	10,423,504	3,983,046
Orge ,,	1,301,715	1,206,733	209,218	82,429
Seigle ,,	972,647	736,578	633,899	76,792
Total grain, minots	44,517,608	36,394,527	36,734,787	28,322,707
Fleur réduite en blé	261,625	77,340	28,870	259,640
Grands totaux	44,779,233	36,471,867	36,763,657	28,582,347

Tonnage total des navires des lacs (Américains) pendant six ans.

—	1860.		1861.		1862.		1863.		1865.		1866.	
	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.
Vapeurs	138	69150	147	64669	143	53522	124	51522	141	46811	132	41870
Propulseurs	197	61550	203	60951	253	69666	286	78035	298	86714	139	75287
Barques	58	23417	62	25118	74	32203	1	310	155	66078		
Barquantines	......	......	......	......	......	......	142	63341	1	66078		
Bricks	90	25047	86	24871	85	24831	1	307	1	307		
Brigantins	......	......	......	......	......	......	84	23835	69	20946	1543	376370
Goëlettes et Sloops	974	198661	......	......	......	......	......	......	......	......		
Goëlettes	......	......	959	204900	1066	227519	1095	225868	985	207098		
Sloops	......	......	15	2800	16	667	16	725	16	519		
Barges	......	......	......	......	3	3719	121	26091	84	21452	123	30062
Remorqueurs	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	234	23867
Totaux	1457	377825	1502	383309	1640	412127	1870	470034	1747	449928	2171	547267
Valeur	$10655200		$11862450		$13229620		$16720800		$14378600		$7537440	

Pas de rapports pour les quatre dernières années.

Ouverture et clôture de la navigation des lacs et du St. Laurent.

Baie de Superior.

Années.	Ouverture.	Clôture.
1861	Juin 12.............	Décembre 12
1862	Avril 28.............	,, 16
1863	Mai 10.............	,, 7
1864	Avril 23.............	,, 1er
1865	Avril 22.............	,, 5
1866	Mai 5.............	,, 10
1867	Avril 19.............	,, 1er
1868		
1869		

Rivière Milwaukee.

Années.	Ouverture.	Clôture.
1861	Mars 23..........	Novembre 24
1862	,, 26..........	,, 29
1863	,, 17..........	,, 29
1864	,, 12..........	,, 29
1865	,, 21..........	Décembre 8
1866	Avril 2..........	,, 8
1867	,, 4..........	Novembre 30
1868	Mars 13..........	Décembre 2
1869	,, 26..........	,, 3

Détroit de Mackinaw.

Années.	Ouverture.	Clôture.
1861	Avril 24...........	
1862	,, 17...........	
1863	,, 16...........	
1864	,, 22...........	
1865	,, 20...........	
1866	,, 23...........	
1867	,, 21...........	
1868	,, 20...........	
1869	,, 23...........	

Rivière Détroit.

Années.	Ouverture.	Clôture.
1861	Mars 11...........	
1862	,, 29...........	
1863	,, 20...........	
1864	,, 13...........	
1865	,, 25...........	
1866	Avril 4...........	
1867	,, 8...........	
1868	,, 24...........	
1869	,, 5...........	

St. Paul, Min.

Années.	Premier arrivage.	Dernier départ.
1861	Avril 8............	Novembre 26
1862	,, 18............	,, 15
1863	,, 6............	,, 24
1864	,, 14............	,, 11
1865	,, 15............	Décembre 1er
1866	,, 19............	Novembre 23
1867	,, 21............	,, 28
1868	,, 4............	,, 26
1869	,, 19............	,, 20

Canal Illinois et Michigan.

Années.	Ouverture.	Clôture.
1861	Mars 4...........	Novembre 28
1862	,, 24...........	Décembre 3
1863	,, 4...........	Novembre 30
1864	,, 10...........	,, 30
1865	Avril 3...........	,, 14
1866	,, 11...........	Octobre 31
1867	,, 10...........	Novembre 15
1868	,, 4...........	Octobre 31
1869	,, 7...........	Novembre 15

Oshkosh, Wis.

Années.	Ouverture.	Clôture.
1861	Avril 4............	Novembre 23
1862	,, 15............	,, 20
1863	,, 3............	,, 24
1864	,, 13............	Décembre 3
1865	,, 10............	,, 4
1866	,, 23............	,, 1er
1867	,, 15............	Novembre 26
1868	Mars 31............	Décembre 1er
1869	Avril 12............	Novembre 19

Canal Welland.

Années.	Ouverture.	Clôture.
1861	Avril 12..........	Décembre 19
1862	,, 6...........	,, 17
1863	,, 14...........	,, 15
1864	,, 17...........	,, 17
1865	,, 17...........	,, 13
1866	,, 17...........	,, 15
1867	,, 15...........	,, 6
1868	,, 20...........	,, 17
1869	....	,, 11

Rivière Racine.

Années.	Ouverture.	Clôture.
1866	....	Décembre 10
1867	....	Novembre 29
1868	....	Décembre 1er
1869	....	,, 2

Marquette.

Années.	Premier arrivage.	Dernier arrivage à Détroit de Marquette.
	Mai 5..............	Décembre 8
	,, 6..............	,, 5
	,, 7..............	,, 1er

Ouverture et clôture de la navigation des lacs et du St. Laurent.—*Suite.*

OSWÉGO.

Années.	Premier arrivage.	Dernier départ.
1861	Avril 2............	Décembre 23
1862	,, 2............	,, 19
1863	,, 3............	,, 15
1864	,, 5............	,, 17
1865	,, 1er..........	,, 17
1866	Mars 15...........	,, 15
1867	Avril 3............	,, 9
1868	,, 3............	,, 4
1869	,, 3............	,, 20

RIVIÈRE HUDSON

Années.	Ouverture.	Clôture.
1861	Avril 4...........	Décembre 23
1862	,, 7...........	,, 19
1863	Mars 11...........	,, 16
1864	,, 22...........	,, 12
1865	,, 23...........	,, 16
1866	,, 22...........	,, 25
1867	,, 23...........	,, 9
1868	Avril 3...........	,, 14
1869	....	,, 6

TOLEDO.

Années.	Premier arrivage.	Dernier départ.
1861	....	Décembre 13
1862	....	,, 12
1863	....	,, 13
1864	....	,, 6
1865	....	,, 10
1866	....	,, 15
1867	....	,, 6
1868	....	,, 2
1869	....	Novembre 29

BUFFALO.

Années.	Premiers arrivages.	Derniers départs.
1861	Avril 18...........	Décembre 10
1862	,, 4...........	,, 16
1863	,, 7...........	,, 17
1864	,, 16...........	,, 12
1865	,, 26...........	,, 10
1866	,, 28...........	,, 6
1867	,, 19...........	,, 10
1868	,, 13...........	,, 5
1869	Mai 2...........	,, 4

LAC ERIÉ.

Années.	Ouvert. du lac.	Ouv. du canal.	Cl. du canal.
1861	Avril 13......	Mai 1er......	Décembre 16
1862	,, 5......	,, 1er......	,, 7
1863	,, 7......	,, 1er......	,, 18
1864	,, 13......	Avril 30......	,, 8
1865	,, 26......	Mai 1er......	,, 12
1866	,, 28......	,, 1er......	,, 12
1867	,, 27......	,, 6........	,, 10
1868	,, 11......	,, 6........	,, 7
1869	Mai 1er....	,, 6........	,, 18

MONTRÉAL. (*Voir Appendice* H.)

CANAL RIDEAU, OTTAWA.

Années.	Ouverture.	Clôture.
1864	Mai 1er...........	Décembre 2
1865	Avril 17...........	,, 4
1866	Mai 1er...........	,, 6
1867	,, 4...........	,, 6
1868	,, 1er...........	Novembre 30

Production des mines de cuivre et de fer du district du lac Supérieur.

Fer.			Cuivre.		
Années.	Tonneaux.	Valeur.	Années.	Tonneaux.	Valeur.
1856	7,000	$28,000	1845 à 1857	18,954	$9,000,000
1857	21,000	60,000	1858	3,500	1,886,000
1858	32,661	249,202	1859	4,200	1,890,000
1859	72,937	575,529	1860	6,000	2,610,000
1860	122,658	736,496	1861	7,500	3,337,000
1861	53,400	419,501	1862	9,962	3,402,000
1862	124,311	984,977	1863	8,548	4,420,000
1863	195,070	1,416,935	1864	8,472	6,110,000
1864	248,955	1,867,215	1865	10,991	5,148,000
1865	207,539	1,590,430	1866	10,376	4,760,000
1866	315,309	2,405,960	1867	11,735	4,140,000
1867	496,987	3,475,820	1868	13,049	4,592,000
1868	546,059	3,992,413	1869	15,200	5,368,000
1869	672,241	4,968,435			
Total...	3,119,630	$22,769,713	Total	128,275	$56,661,000

APPENDICE F.

RELEVÉS DE LA POPULATION ET DU COMMERCE DE L'AMÉRIQUE DU NORD.

1. Population et superficie.
2. Ressources agricoles.
3. Importations et exportations.
4. Commerce de la Puissance, 1868, 1869, 1870.
5. Statistiques du commerce du Canada.
6. Commerce des principaux ports des lacs et du St. Laurent.
7. Commerce de bois.
8. Exportations et importations par le St. Laurent.
9. Commerce du charbon.
10. Industries maritimes.

Population, superficie, etc.

Provinces.	Population en 1861.*	Taux d'acroissement.	Evaluée en 1871.	Superfici en milles carrés.
Ontario	1,396,091	4·34	2,136,308	120,26
Québec	1,111,566	2·50	1,422,546	210,02
Nouvelle-Ecosse	330,857	1·82	396,449	18,67
Nouveau-Brunswick	252,047	2·60	329,800	27,10
Ile du Prince-Edouard	80,857	2·07	99,261	2,17
Terreneuve (1857)	124,288	....	148,387†	40,20
Colombie Britannique	34,816	....	65,000	220,00
Manitoba } Territoire N. O }	100,000	....	12,000	{ disons
			100,000	{ 2,730,00
Population totale de l'Am. Brit	3,430,522	....	4,707,751	

	1811.	1851.	1861.	1871. Evalué
Population d'Ontario	77,000	952,000	1,396,091	2,136,30

* Ces rapports comprennent la population Indienne.

† Par le recensement de 1869, Terreneuve avait une population de 146,533, ou une augmentatio 1,854 par année depuis 1857.

Quantité totale de blé, orge, seigle, sarrasin, maïs, pois et fèves récoltés dans les provinces suivantes :

Provinces.	Minots récoltés en 1851.	Minots par habitant.	Minots récoltés en 1861.	Minots par habitant.
Ontario	30,129,622	$31\frac{1}{2}$	74,971,828	54
Québec	15,190,027	17	23,534,903	$21\frac{1}{3}$
Nouvelle-Ecosse	2,168,455	8	2,851,767	$8\frac{1}{3}$
Nouveau-Brunswick	2,485,991	$12\frac{2}{3}$	3,796,487	15
Ile du Prince-Edouard	1,041,691	$16\frac{1}{3}$	2,838,025	35
Blé récolté dans—				
Ontario	12,692,852	$13\frac{1}{3}$	24,620,425	$16\frac{1}{4}$
Québec	3,075,868	$3\frac{1}{2}$	2,563,114	$2\frac{1}{3}$
Nouvelle-Ecosse	297,159	$1\frac{1}{16}$	312,081	1
Nouveau-Brunswick	266,269	$1\frac{1}{10}$	279,775	$1\frac{1}{10}$
Ile du Prince-Edouard	219,789	$3\frac{1}{2}$	346,125	$4\frac{1}{4}$
Avoine récoltée dans—				
Ontario	11,193,844	$11\frac{3}{4}$	21,220,874	$15\frac{1}{3}$
Québec	8,967,594	$10\frac{3}{4}$		
Nouvelle-Ecosse	1,384,437	5	1,978,137	6
Nouveau-Brunswick	1,411,164	$7\frac{1}{4}$	2,656,883	$10\frac{1}{2}$
Ile du Prince-Edouard	946,383	12	2,218,578	$27\frac{1}{3}$

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS des cinq provinces de l'Amérique Britannique du Nord pour les années suivantes.

ONTARIO ET QUÉBEC.	1851.	1857.	1860.	1861.	1864.	1865.	1867.	1869.	1870.	Droits en 1870.
Importations.....	$22,022,045	$39,430,598	$34,447,935	$43,064,836	$49,753,469	$44,620,469	$59,648,987	$55,185,667	$59,019,092	Ontario $2,421,710.80
Exportations... .	13,319,915	27,006,624	34,631,890	36,614,195	43,718,191	42,481,151	48,486,143	49,176,751	62,466,867	Québec 4,860,859.31
NOUV.-ECOSSE.	1851	1857.	1860.	1861.		1865.		1869.	1870.	
Importations....	5,970,877	9,680,880	8,511,549	7,613,227	....	14,381,662	....	8,607,244	8,940,800	} 1,162,592.51
Exportations.....	4,853,903	6,967,830	6,619,534	5,774,334	....	8,830,693	....	5,743,571	5,803,417	
N.-BRUNSWICK.	1851.	1857.	1860.			1866.		1869.	1870.	
Importations.....	4,077,655	7,605,890	7,233,700	....	....	10,000,794	....	6,622,254	6,854,447	} 1,017,777.82
Exportations.....	3,290,090	5,366,755	4,581,850	....	....	6,373,705	....	5,554,519	5,303,206	
TERRENEUVE.	1856.	1857.	1859.	1860.		1866.		1869.		
Importations.....	6,358,020	7,067,160	6,620,680	6,270,640	....	5,784,849	....	5,254,152		
Exportations.....	6,693,985	8,255,855	6,785,565	6,358,560	....	5,694,305	....	7,300,636		
ILE DU PRINCE-EDOUARD.	1856.	1857.	1859.	1860.		1866.		1869.		
Importations.....	1,185,000	1,120,000	1,175,000	1,150,000	....	....	....	1,720,000		
Exportations.....	1,100,000	1,110,000	1,085,000	1,007,170	....	....	....	1,825,000		

Commerce total du Canada en 1870.. $148,387,820
do do 1851.. 53,534,485

Commerce total des cinq provinces de l'Am. Brit. du Nord en 1869 146,989,734

Récapitulation des principales exportations pour les années suivantes.

———	1868.	1869.	1870.	Droits en 1870.
	$	$	$	$
oduits des mines	1,446,857	2,093,502	2,487,038	
do pêcheries	3,357,510	3,242,710	3,608,549	
do forêts	18,262,170	19,838,963	20,940,434	
nimaux et leurs produits	6,893,167	8,769,407	12,138,161	
oduits agricoles	12,871,055	12,182,702	13,676,619	37,912 28
anufactures	1,572,546	1,765,461	2,133,659	
itres articles	302,280	350,559	371,652	
aisseaux construits à Québec	837,592†	1,080,000*	725,080	
Total des produits du Canada	45,543,177	49,323,304	56,081,192	37,912 28
	4,866,168	4,218,208	8,002,978	
onnaies et lingots	4,196,821	3,855,801	6,527,622	
archandises ne provenant pas du Canada	3,855,801	3,077,468	2,962,398	
oins aux ports intérieurs	3,077,468			
		60,474,781	73,573,490	37,912 28
Grand total des exportations	60,474,781			

* 37—27,000 ton. † 32—22,722 ton.

Statistiques du commerce du Canada pour l'année fiscale 1870.

———	Valeur des exportations.	Marchandises entrées pour consommation.	Droits.	Navires à l'entrée.	Navires à la sortie.
				Tonneaux.	Tonneaux.
	$	$	$ cts.		
rande-Bretagne	24,950,925	38,595,433	5,037,439 70		
tats-Unis	32,984,652	24,728,166	1,738,162 99		
rance	278,420	1,394,346	392,871 74		
llemagne	15,535	469,275	121,863 60		
rov. de l'Amérique Brit. du Nord	1,421,423	1,268,948	84,421 96		
ntilles anglaises	1,512,780	892,134	387,136 75	5,796,125	5,619,745
ntilles espagnoles	1,280,268	2,423,421	1,041,284 79		
hine	....	432,919	156,618 76		
spagne	85,082	314,925	64,452 48		
utres pays étrangers	1,554,385	718,036	302,724 30		
larc. ne provenant pas du Canada	6,527,622	....	....		
ivers	....	....	136,963 37		
Totaux	73,573,490	91,237,603	9,462,940 44		

Exportations et importations des principaux ports d'Ontario et de Québec sur le St. Laure
et les lacs, année expirée le 30 juin 1870.

Ports.	Exportations.	Importations.
	$	$
Montréal	19,100,413	25,680,81
Québec	10,131,165	5,670,3
Rimouski	86,092	1,2
Trois-Rivières	103,273	49,3
Amherstburg	126,542	36,8
Belleville	587,834	155,2
Brockville	701,918	322,5
Burwell	93,490	8,9
Clifton	3,958,516	2,985,9
Cornwall	64,005	46,0
Cramahe	79,913	56,3
Darlington	164,540	106,1
Dover	211,852	18,7
Fort Erié	2,355,350	55,2
Gananoque	64,279	28,4
Goderich	16,933	119,9
Hamilton	862,936	3,662,5
Hope	1,171,020	183,2
Kingston	1,527,519	5,441,5
Morrisburg	182,333	47,7
Napanee	499,949	54,2
Oakville	97,549	8,9
Oshawa	132,864	69,3
Paris	154,813	51,5
Penetancouchine	74,727	7
Prescott	746,215	394,0
Sarnia	495,379	189,7
Sault Ste. Marie	18,293	64,7
Stanley	127,660	28,7
Toronto	2,039,215	7,268,0
Wallaceburg	227,478	6,9
Whitby	396,498	87,2
Windsor	343,381	488,5

Bois exporté d'Ontario et Québec depuis 1859.

Années.	Valeur des exportations totales.			Valeur des madri et planches aux E.
	A tous pays.	A la Grande-Bre.	Aux E.-U.	
1860	10,061,147	6,130,776	4,846,611	3,027,730
1861	8,693,630	6,408,789	2,065,870	1,507,546
1862	10,051,147	4,896,533	3,253,589	2,279,567
1863	12,264,178	7,713,316	4,165,290	2,963,426
1864-'5	13,008,595	7,971,991	4,758,539	3,292,451
1865-'6	12,741,983	6,445,137	6,055,546	4,608,554
1866-'7	13,224,704	6,325,995	6,671,438	5,043,367
1867-'8	13,752,084	6,339,474	7,091,972	5,537,089
1868-'9	14,483,157	7,508,817	6,566,520	5,303,303

PROPORTIONS EXPEDIEES AUX DIFFERENT PAYS EN 1869.

	Par cent.
Aux Etats-Unis—Planches et madriers	96,854
,, ,, Produits de forêts	43,935
A la Grande-Bretagne—Planches et madriers	0,221
,, ,, Produits des forêts	52,965

VALEUR TOTALE DES PRODUITS DES FORETS EXPORTES.

	Produits des forêts. Valeur totale.	Plan. et madriers. Pieds.
Année fiscale, 1868-'69	$19,838,963	667,859,000
,, ,, 1867-'68	18,262,170	671,025,000

Exportations et importations *viâ* le St. Laurent pour les années suivantes.

Années.	Importations totales.	Importations *viâ* le St. Laurent.	Exportations totales.	Exportations *viâ* le St. Laurent.
	$	$	$	$
858	29,678,527	10,795,077	23,472,609	8,983,773
859	33,555,161	11,472,754	24,766,981	8,400,096
860	34,441,621	13,527,160	34,631,890	13,288,135
861	43,046,823	16,726,541	36,614,195	17,607,744
862	48,600,633	17,601,019	33,596,125	14,411,849
863	45,964,493	16,439,930	41,831,532	16,391,172
865	64,620,469	18,828,495	42,481,151	15,703,821

Importations de charbon et coke dans Ontario et Québec.

—	Importations totales.	Valeur.	De la Grande-Bretagne.	Des Etats-Unis.
	Ton.	$	Ton.	Ton.
Année fiscale 1868-'69	356,376	1,288,831	482,550	795,337
,, ,, 1867-'68	354,023	1,363,207	539,606	791,676
,, ,, 1866-'67	299,507	1,253,115	472,710	730,676
,, ,, 1865-'66	220,276	906,700	419,847	455,890

Charbon américain *viâ* le canal Welland.

Années fiscales au 30 juin.	De ports américains à des ports canadiens.	De ports américains à des ports américains.	Total, tonneaux de 2,000lbs., chaque.	Remarques.
	Ton.	Ton.		
1864-'65	35,592	2,102	37,694	
1865-'66	34,967	2,429	37,396	
1866-'67	64,855½	3,786	68,641½	
1867-'68	63,128½	3,633	66,661½	
1868-'69	71,415	3,888½	75,303½	71,006½ pour consommation en Canada.

Importations dans Ontario *viâ* Oswégo.

	Tonneaux.
1860	17,644
1861	33,475
1862	25,981
1863	26,697
1864	37,498
1865	18,090
1866	32,237
1867	42,470
1868	46,280
1869	46,295

Relevé des navires possédés et enregistrés en Canada, le 1er juillet 1867.

Provinces.	Total.		Occupation.								Valeur.	No. d'hommes employés.
			Long cours.		Rivière ou lac.		Commerce.		Pêche.			
	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	No.	Ton.	$	
Ontario	481	66,959	1	125	480	66,834	480	66,937	1	22	2,787,800	3,191
Québec	1,428	155,690	304	63,012	1,124	92,678	1,386	153,959	42	1,731	4,633,945	8,548
Nouveau-Brunswick	826	200,777	588	188,399	238	12,378	717	198,132	109	2,655	5,904,505	6,207
Nouvelle-Ecosse	3,087	352,917	3,081	352,646	6	271	1,479	302,416	1,608	50,501	10,256,812	19,283
Total	5,822	776,343	3,974	604,182	1,848	172,161	4,062	722,444	1,760	54,899	23,583,062	37,235

Total pour toutes les provinces de l'Amérique Britannique du Nord.

No	7,591
Tonnage	899,096
Valeur	$35,000,000

APPENDICE G.

COMMERCE DE FARINE ET DE GRAIN.

1. Importations et exportations.
2, Farine et grain Américains *viâ* le Canada.
3. Farine et grain à Port Colborne *viâ* le canal Welland.
   " " " " *viâ* le C. F. Welland.

FARINE ET GRAIN.

Importations et exportations du Canada pendant deux ans.

Articles.	Importations.		Exportations.			
	Quantité totale.	Quantité des E. U.	Quantité totale.	En Angleterre.	Aux E.-U.	A d'autres pays.
1867–'68.						
Fleur et farine —barils..	285,627	283,944	383,944	163,555	126,337	93,452
Blé minots...	2,734,809	2,734,756	2,284,702	717,604	1,564,273	2,825
Maïs ,, ..	2,376,353	2,205,298	10,057	3	9,374	680
Pois ,, ..			2,133,813	1,215,384	901,425	19,044
Avoine ,, ..			1,738,441	927,642	776,720	34,079
Orge et seigle ,, ..			4,055,672	118,198	3,937,647	27
1868–'69.						
Fleur et farine —barils..	456,778	455,224	399,081	193,458	100,692	104,931
Maïs minots..	2,561,240	2,559,810	6,093	....	5,104	989
Blé ,, ..	3,591,948	3,250,432	2,809,208	1,577,734	1,231,237	237
Pois ,, ..			1,046,300	596,290	432,339	17,671
Avoine ,, ..			762,620	431,075	271,337	60,208
Orge ,, ..			4,630,069	400	4,629,608	61

Quantités de fleur et grain passant en Canada des Etats-Unis ; aussi, quantités en transit à des ports des Etats-Unis depuis l'abrogation du traité de réciprocité.

—	Farine—barils.		Blé—minots.		Maïs—minots.		Autres grains—minots	
	Au Canada.	En transit aux E.-U.	Au Canada.	En transit aux E.-U.	Au Canada.	En transit aux E.-U.	Au Canada.	En transit aux E.-U.
1866............	8,102	886,314	14,963	5,032,071	488,401	4,250,232	26,168	20,425
1867............	4,401	1,073,686	23,804	5,148,714	295,726	5,448,144	3,128	223,719
1868.....	63,546	1,455,947	87,223	7,151,612	526,731	5,680,996	18,502	865,020
1869............	105,963	1,306,054	5,458,692	7,996,233	1,186,947	7,024,835	65,835	1,248,470
Total.....	182,012	4,702,001	5,584,682	25,328,639	2,487,085	22,404,207	113,633	2,357,634

Farine et grain passant en Canada à Port Colborne par le canal Welland.

——	Farine.	Farine de maïs.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine e[t] autres grai[ns]
1869.	barils.	minots.	minots.	minots.	minots.	minots.
Total à l'entrée	267,400	338	13,605,129	3,215,685	9,466	343,82
De ports canadiens à des ports canadiens	1·20 p.c.	....	4·79 p.c.	....	all	55·51 p.c
De ports canadiens à des ports américains.	....	... .	0·33 ,,	....	....	3·47 ,,
De ports A. à des ports A.	94·27 p.c.	0·51 p.c.	54·86 ,,	93·27 p.c.	....	38·76 ,,
De ports américains à des ports canadiens.........	4·53 ,,	99·49 ,,	40·02 ,,	6·73 ,,	....	2·26 ,,
1868.						
Total à l'entrée	289,526	7,154	8,914,710	5,460,480	53,788	1,329,36
De ports canadiens à des ports canadiens	0·24 p.c.	21·30 p.c.	3·20 p.c.	....	2·26 p.c.	16·44 p.c
De ports canadi.ns à des ports américains	....	....	1·10 ,,	....	26·39 ,,	14·07 ,,
De ports A. à des ports A.	91·16 p.c.	0·25 p.c.	74·67 ,,	72·75 p.c.	71·35 ,,	61·06 ,,
De ports américains à des ports canadiens	8·60 ,,	78·45 ,,	21·03 ,,	27·25 ,,	....	8·43 ,,
1867.						
Total à l'entrée	237,687	2,683	7,239,773	5,510,699	113,224	562,27
De ports canadiens à des ports canadiens	0·55 p.c.	....	3·47 p.c.			
De ports canadiens à des ports américains	....	....	1·91 ,,	....	1·60 p.c.	
De ports A. à des ports A.	92·92 p.c.	63·13 p.c.	69·95 ,,	80·98 p.c,	98·40 ,,	
De ports américains à des ports canadiens	6·53 ,,	36·87 ,,	26·67 ,,	19·02 ,,		

Quantités de farine et grains passant en Canada *viâ* le chemin de fer de Welland.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Autres grain[s]
	barils.	minots.	minots.	minots.
1869	25,105	1,526,306	968,773	1,892
1868	693	995,009	1,447,027	100
1867	2,580	1,202,741	720,585	61,027
1866	....	1,343,891	2,124,063	111,612
Total en quatre ans.............	28,378	5,067,947	5,260,448	174,631

Quantités totales passant en Canada *viâ* le canal et le chemin de fer.

Années.	Farine.	Bl .	Maïs.	Autres grai[ns]
	barils.	minots.	minots.	minots.
1969	292,843	15,131,434	4,184,458	355,160
1868	297,373	9,909,919	6,907,515	1,383,248
1867	242,950	8,442,514	6,231,284	726,525
1866	151,424	7,100,470	7,271,915	736,111
Total en quatre ans.............	984,590	40,584,138	24,595,172	3,211,044

APPENDICE H.

COMMERCE DE MONTRÉAL.

1. Recettes et expéditions de farine et de grain pendant plusieurs années.
2. Ouverture et clôture de la navigation, ainsi que le tonnage total de la marine de long cours pendant neuf ans.
3. Navires du fleuve.
4. Farine et grain expédiés *viâ* le St. Laurent
5. Céréales reçues par le canal Lachine.
6. ,, ,, chemin de fer Grand Tronc, etc.

Recettes et expéditions de farine et grain à Montréal en 1849, 1854, 1859, 1860, 1868, 1869.

Années.	Farine.		Blé.		Maïs.		Pois.		Orge.		Avoine.	
	Reçu.	Expédié.	Reçu.	Expédié.	Reçu.	Expédié.	Reçu.	Expédié.	Reçu.	Expédié.	Reçu.	Expédié.
	Barils.	Barils.	Minots.	Minots.	Minots.	Minots.	Minots.	Minots.	Minots.	Minots.	Minots.	Minots.
1849	485,901	535,593	357,900	481,768	50,514	....	48,637	6,985	2,911	357	18,243	12,001
1854	484,864	97,724	531,785	122,636	651,149	146,748	10,698	67,264	21,457	....	11,927	
1859	575,810	105,973	635,424	58,005	71,430	3,015	113,186	344,189	27,925	29,068	63,093	12,600
1860	577,196	277,567	2,622,602	1,645,269	138,214	24,387	776,129	1,298,845	27,483	252	37,637	205,732
1868	790,311	683,612	2,426,869	1,081,958	1,086,152	982,497	520,395	663,545	267,416	451,366	215,075	903,024
1869	975,295	966,067	7,462,033	6,595,332	141,982	108,018	559,984	576,984	66,238	163,372	84,086	330,730

Relevé comparatif de l'ouverture et de la clôture de la navigation, arrivées et départs, tonnages, etc., des navires de long cours, durant les neuf dernières années à Montréal.

Année.	Ouverture de la navigation.	Clôture de la navigation.	Premier arrivage de mer.	Dernier départ de la mer.	No. de vapeurs.	Tonnage.	Navires des ports d'en bas.	Tonnage.	Navires pour les ports d'en bas.	Tonnage.	Navires pour d'autres ports.	Tonnage.	No. total de navires.	Tonnage.	Plus grand nombre de navires dans le port en même temps.
1861	Avril 24	Déc. 22	Avril 27	Déc. 4	40	51,298	115	15,306	101	7,894	433	202,601	574	261,793	117, juin 6.
1862	,, 23	,, 7	,, 28	Nov. 28	53	62,912	103	14,271	88	6,983	430	195,348	571	265,243	78, octobre 16.
1863	,, 25	,, 12	Mai 6	" 26	54	56,460	101	13,664	81	8,179	369	144,584	504	209,224	86, juin 13.
1864	,, 13	,, 11	Avril 28	Déc. 7	51	59,071	75	9,039	90	8,628	237	94,202	378	161,901	32, juin 23.
1865	,, 10	,, 16	Mai 3	Nov. 24	63	78,015	114	18,066	113	11,152	182	63,725	358	152,943	42, octobre 19.
1866	,, 19	,, 15	,, 1er	,, 28	70	75,474	172	21,980	173	19,044	273	111,257	516	205,775	91, juin 13.
1867	,, 22	,, 6	,, 4	,, 29	106	87,199	190	29,561	159	22,813	305	176,240	464	199,053	59, octobre 24.
1868	,, 17	,, 9	,, 4	,, 27	105	101,566	178	22,413	177	23,034	301	175,725	478	198,759	51, juin 21.
1869	,, 25	,, 6	Avril 24	,, 24	117	117,965	222	37,648	198	27,177	359	232,686	557	259,863	61, nov. 4.

Tableau comparatif du nombre et du tonnage des navires du fleuve, y compris les bateau à vapeur, barges, bateaux, etc., dans le port de Montréal durant les huit dernière années, et du plus grand nombre s'y trouvant en même temps.

Années.	Navires du fleuve	Tonnage.	Dans le port en même temps.
1862	4,875	523,991	164, novembre 1er.
1863	4,697	534,740	197, juin 20.
1864	4,509	420,694	220, septembre 6.
1865	4,771	626,550	205, septembre 5.
1866	5,083	613,679	240, octobre 14.
1867	5,284	744,477	244, octobre 31.
1868	5,822	746,927	297, juin 22.
1869	5,866	721,324	259, novembre 5.

Farine et grain expédiés de Montréal *viâ* le St. Laurent, y compris les quantités expédiée par steamers de Portland.

Années.	Fleur, barils.	Farine d'avoine et de maïs, barils.	Blé, minots.	Maïs, minots.	Pois, minots.	Avoine, minots.	Orge, minots.	Seigle, minots.
1863	692,868	9,353	3,806,306	635,387	774,442	3,001,766	640,380	170
1864	420,509	532	2,347,126	259	469,983	1,786	375	....
1865	205,181	3,743	591,343	657,514	596,472	199,246	2,440	....
1866	166,586	37,028	16,671	1,831,049	1,124,616	2,993,932	247,495	73,370
1867	207,169	66,803	1,459,622	643,528	1,753,748	910,843	166,038	21,918
1868	261,285	23,101	1,044,344	730,422	657,345	711,996	6,995	....
1869	492,768	5,045	5,496,109	78,294	490,894	60,863	171	....

Céréales reçues par le canal Lachine durant la saison de navigation pendant sept ans.

Années.	Fleur, barils.	Farine d'avoine et de maïs, barils.	Blé, minots.	Maïs, minots.	Pois, minots.	Avoine, minots.	Orge et seigle, minots.
1863	735,182	1,511	4,970,099	861,361	651,658	352,721	305,757
1664	468,868	1,334	3,769,639	158,162	345,247	170,356	349,397
1865	441,340	1,587	2,201,645	934,071	402,776	146,555	335,783
1866	392,127	13,814	571,447	2,117,208	888,979	722,332	393,512
1867	312,936	32,862	2,441,272	890,555	1,079,263	215,342	451,339
1868	338,394	7,427	2,053,913	1,055,540	355,965	99,189	66,084
1869	436,805	3,683	6,937,200	135,493	428,639	16,489	16,018

CHEMIN DE FER G. T.

Céréales reçues à Montréal *viâ* C. F. G. T. durant 7 ans.

Années.	Fleur et farine, brls.	Blé et pois, minots.	Maïs et seigle, min.	Orge, minots.	Avoine, minots.
1863	459,773	556,627	1,173	25,447	51,251
1864	390,271	436,518	1,398	65,660	62,200
1865	341,614	480,874	1,103	12,796	17,139
1866	321,444	319,036	15,485	58,694	206,134
1867	440,541	721,065	26,470	83,534	93,926
1868	453,553	537,386	33,248	53,733	115,886
1869	538,427	655,966	17,310	51,746	67,094

Expédiées durant la même période.

Années.	Fleur et farine, brls.	Blé et pois, minots.	Maïs et seigle, min.	Orge, minots.	Avoine, minots.
1863	124,767	65,902	15,267	....	358,311
1864	134,046	29,047	16,875	20,452	137,326
1865	309,180	88,369	74,447	105,180	230,119
1866	301,958	76,464	42,785	29,618	37,672
1867	150,998	87,887	26,622	57,047	79,039
1868	172,841	19,106	36,760	66,084	54,648
1869	168,693	94,421	23,902	33,208	95,276

Importations mensuelles de Montréal, en 1869, *viâ* le C. F. Grand Tronc.

Mois.	Fleur et farine.	Blé et pois.	Blé-d'Inde et seigle.	Orge.	Avoine.	Lard et bœuf.	Lard en carcasses.	Huile de charbon.	Tota de toute sortes
	Brls.	Minots.	Minots.	Minots.	Minots.	Brls.	Lbs.	Brls.	Tonn'
Janvier	33,564	18,053	9,626	607	6,575	357	467,717	113	11,63
Février	28,812	13,379	....	2,326	4,249	938	228,625	113	10,07
Mars	21,730	13,986	829	1,872	5,306	637	21,560	1,764	10,80
Avril	38,550	10,300	....	125	2,031	137	....	1,574	18,20
Mai	43,900	101,100	....	....	4,593	1,206	....	1,354	15,43
Juin	57,400	145,000	....	....	3,125	....	....	1,297	15,05
Juillet	66,500	96,333	....	....	5,000	....	....	1,189	14,00
Août	38,700	54,333	....	....	3,125	....	....	2,054	12,38
Septembre	46,500	45,033	....	875	2,500	....	....	2,346	13,19
Octobre	49,171	59,883	2,160	27,046	13,296	....	42,000	2,582	16,89
Novembre	62,600	56,416	1,267	15,541	6,169	346	376,100	1,101	20,37
Décembre	51,000	41,250	2,357	3,354	14,125	445	1,733,000	684	17,90
Totaux	538,427	655,966	17,310	51,746	67,094	4,066	2,869,002	16,171	175,96

Exportations mensuelles de Montréal en 1869, *viâ* le C. F. Grand Tronc.

Mois.	Fleur et farine.	Blé et pois.	Orge.	Avoine.	Maïs et seigle.	Lard et bœuf.	Lard en carcasses.	Huile de charbon.	Tota de toute sortes
	Brls.	Minots.	Minots.	Minots.	Minots.	Brls.	Lbs.	Brls.	Tonn's
Janvier	14,300	18,053	607	6,575	9,626	357	467,717	113	11,63
Février	10,409	13,379	2,326	4,249	....	938	228,625	113	10,07
Mars	16,827	13,986	1,872	5,306	829	637	21,560	1,764	10,80
Avril	13,534	10,300	125	2,031	....	137	....	1,574	18,20
Mai	10,400	101,100	....	4,593	1,071	1,206	....	1,354	15,43
Juin	11,796	145,000	....	3,125	....	....	....	1,297	15,05
Juillet	18,089	96,333	....	5,000	....	....	....	1,189	14,00
Août	14,912	54,333	....	3,125	....	....	....	2,054	12,38
Septembre	11,076	45,033	875	2,500	....	....	....	2,346	13,19
Octobre	11,000	59,883	27,046	13,296	2,160	....	42,000	2,582	16,89
Novembre	12,900	56,416	15,541	6,169	1,267	346	376,100	1,101	20,37
Décembre	23,450	41,250	3,354	14,125	2,357	445	1,733,000	684	17,90
Totaux	168,694	94,421	33,208	95,276	23,902	1,958	2,869,002	11,671	146,05

APPENDICE I.

RELEVÉS DU TRAFIC DES CANAUX, etc.

1. Tonnage et péages.
2. Trafic du canal Welland et de ceux du St. Laurent en 1868 et 1869.
3. Quantité, nationalité et tonnage des navires traversant les canaux de Welland et du St. Laurent.
4. Revenus et tonnage des canaux en 1849 et 1869, etc.
5. Coût des canaux jusqu'au 1er juillet 1867.
6. Dimensions et capacité des canaux canadiens et américains.

Tonnage et péages perçus sur le fret et les passagers, sur tous les canaux canadiens, de 1850 à 1870, inclusivement, avec indication des ports d'expédition et de destination, ainsi que le tonnage passé en franchise.

Remarques.	Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports canadiens à des ports américains.	De ports américains à des ports canadiens.	De ports américains à des ports américains	Total du fret et péages perçus.		Déduire.		Tonnage net et péages perçus sur fret.		Péages perçus sur le fret et les navires.	Revenu net sur le fret et les navires.
		Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	Péages.	Ton. libres	Péages remboursés.	Ton.	Péages.		
							$ cts.		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux de l'Outaouais non compris, sous le contrôle du gouvernement impérial.	1850	538,477	224,835	52,183	221,895	1,037,390	239,898 16	....	....	1,037,390	239,898 16	258,123 58	258,123 58
	1851	830,212	217,500	103,962	265,120	1,416,794	279,229 70	....	....	1,416,794	279,229 70	304,864 90	304,864 90
	1852	896,030	153,006	38,858	409,720	1,497,614	314,114 28	....	4,897 64	1,497,614	309,216 64	343,306 96	338,409 32
	1853	1,015,202	241,801	85,211	463,495	1,805,709	355,194 30	....	7,571 52	1,805,709	347,622 78	390,487 02	382,915 50
	1854	1,006,006	149,636	118,663	412,999	1,687,304	293,286 67	....	1,020 28	1,687,304	292,266 39	333,101 85	332,081 57
	1855	849,007	203,923	181,851	437,623	1,714,642	302,152 56	42,238	10,998 79	1,672,404	291,153 77	335,690 21	324,691 42
	1856	922,626	258,761	220,343	542,842	2,007,263	359,597 97	62,691	16,677 50	1,944,572	342,920 47	398,259 58	381,582 08
	1857	856,093	264,141	215,566	423,825	1,837,007	319,302 92	87,382	25,583 95	1,759,625	293,718 97	355,691 28	330,107 33
Saison de navigation.	1858	1,424,313	259,537	162,936	471,432	2,335,480	274,898 28	75,771	12,036 92	2,259,709	262,861 36	314,447 51	302,410 59
	1859	1,563,599	338,437	126,707	380,601	2,447,766	196,222 18	38,425	5,535 03	2,409,342	190,687 15	228,962 41	223,427 38
	1860	1,351,186	473,365	169,671	589,479	2,583,701	286,434 26	....	127,340 63	2,583,701	159,093 63	333,262 56	205,921 93
	1861	1,522,029	246,742	299,798	546,323	2,614,892	369,681 58	....	233,863 27	2,614,892	135,818 31	419,385 02	185,521 75
	1862	1,545,219	552,606	371,510	644,393	3,113,728	438,702 10	....	283,818 55	3,113,728	154,883 55	497,305 96	213,487 41
	1863	1,664,908	491,112	274,897	621,358	3,052,275	337,697 19	....	....	3,052,275	337,697 19	385,220 21	385,220 21
½ année.	1864	498,449	127,756	69,112	158,764	812,496	91,371 69	....	4,533 05	812,496	86,838 64	106,611 80	102,078 75
Années fiscales.	1865	1,390,930	433,575	346,463	257,846	2,537,897	258,493 96	109,083	17,148 30	2,428,814	241,345 66	299,905 47	282,757 17
	1866	1,538,111	671,042	194,404	465,715	2,955,386	279,157 23	86,114	14,602 53	2,869,272	264,554 70	318,597 74	304,352 24
	1867	1,690,316	736,057	234,223	461,074	3,235,754	293,495 01	108,084	16,843 88	3,127,670	276,651 13	325,283 42	318,439 54
	1868	1,752,425	810,939	278,706	644,946	3,599,043	332,174 59	111,927	15,352 86	3,487,116	316,821 73	381,129 18	365,776 32
	1869	1,716,529	743,946	305,221	690,881	3,605,039	320,773 96	148,462	2,425 28	3,456,577	318,348 68	369,982 10	367,556 82
	1870	2,368,871	858,870	330,794	685,350	4,276,820	389,179 61	261,418	37,469 03	4,015,402	351,710 58	444,932 25	407,463 22

CANAUX DE WELLAND ET DU ST. LAURENT.

1. Pour l'année expirée le 30 juin 1868.

—	Canal Welland.		Canaux du St. Laurent.	
	Ton.	Péages.	Ton.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
Navires de toutes sortes	1,240,366	27,618 00	1,176,466	9,101 00
Produits des forêts	279,508	28,188 00	594,426	17,966 00
Instruments d'agriculture	222	54 00	2,508	265 00
Produits d'animaux	3,590	954 00	5,569	1,046 00
Légumes	495,873	95,743 00	81,927	12,814 00
Produits agricoles	21,713	5,263 00	25,759	2,912 00
Manufactures	160,516	33,793 00	103,968	12,824 00
Marchandises	174,212	31,247 00	48,789	5,618 00
Passagers—Nombre	7,536	$679 00	47,346	$2,899 00

2. Pour l'année expirée le 30 juin 1869.

—	Canal Welland.		Canaux du St. Laurent.	
	Ton.	Péages.	Ton.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
Navires de toutes sortes	1,267,451	28,430 00	1,174,650	8,978 00
Produits des forêts	258,978	26,723 00	590,385	16,936 00
Instruments d'agriculture	179	44 00	2,357	233 00
Produits d'animaux	4,013	1,081 00	5,025	960 00
Légumes	503,869	98,071 00	86,067	12,562 00
Produits agricoles	24,419	6,109 00	19,678	2,133 00
Manufactures	202,764	41,954 00	103,146	13,405 00
Marchandises	200,528	34,236 00	53,710	5,760 00
Passagers—Nombre	6,611	$648 00	46,754	$2,744 00

NOMBRE, NATIONALITÉ, ET TONNAGE DES NAVIRES.

1. Pour l'année expirée le 30 juin 1868.

Vapeurs et voiliers canadiens.	Canal Welland.		Canaux du St. Laurent.	
	No.	Ton.	No.	Ton.
De ports canadiens à des ports canadiens	1,882	294,254	11,413	1,093,363
,, ,, ,, américains	638	123,961	659	57,485
,, américains ,, canadiens	700	128,989	78	7,350
,, ,, ,, américains	5	993	3	390
Totaux	3,225	548,197	12,153	1,158,649
Marine américaine.				
De ports canadiens à des ports canadiens	20	2,029		
,, ,, ,, américains	394	37,730	143	9,354
,, américains ,, canadiens	375	36,055	54	3,123
,, ,, ,, américains	2,143	16,355	159	5,340
Totaux	2,932	692,169	356	17,817

	$ cts.
Montant des péages perçus sur navires canadiens, Welland	10,664 03
,, ,, ,, ,, ,, St. Laurent	9,018 38
,, ,, ,, ,, américains, Welland	16,954 24
,, ,, ,, ,, ,, St. Laurent	83 57
Total des péages pour 1867-'68	36,720 22

2. Pour l'année expirée le 30 juin 1869.

Marine canadienne.	Canal Welland.		Canaux du St. Laurent.	
	No.	Ton.	No.	Ton.
De ports canadiens à des ports canadiens	1,888	269,413	10,096	988,790
,, ,, ,, américains	673	135,100	1,328	122,166
,, américains ,, canadiens	707	140,878	572	48,182
Totaux	3,278	548,019	11,998	1,159,179
Marine américaine.				
De ports canadiens à des ports canadiens	12	1,503	5	108
,, ,, ,, américains	307	31,022	124	7,239
,, américains ,, canadiens	356	51,966	75	4,656
,, ,, ,, américains	2,116	634,941	146	3,468
Totaux	2,791	719,432	350	15,471

	$ cts.
Montant des péages sur navires canadiens, Welland	11,044 02
,, ,, ,, ,, St. Laurent	8,888 34
,, ,, ,, américains, Welland	17,386 90
,, ,, ,, ,, St. Laurent	90 17
Total des péages 1868-'69	37,409 43

Nombre, nationalité et tonnage des navires.—*Suite.*

3. Pour l'année expirée le 30 juin 1870.

Vapeurs et voiliers canadiens, canal Welland.

	No.	Ton.
Navires à vapeur	1,199	104,100
Navires à voiles	2,657	487,474
Nombre total	3,856	591,574

Marine américaine.

	No.	Ton.
Navires à vapeur	878	271,243
Navires à voiles	2,006	494,300
Nombre Total	2,884	765,543
Tonnage total des navires	....	1,357,117

Montant des péages sur les navires canadiens, Welland	$11,828 33
,, ,, ,, américains, ,,	18,937 10

Quantité de blé canadien	38,111 ton.
,, ,, américain	394,051 ,,
,, maïs et farine américaine	84,252 ,,
,, fleur canadienne	16,555 ,,
,, ,, américaine	26,186 ,,
,, charbon américain	98,109 ,,

Tonnage et revenu brut des canaux en 1869, comparés à ceux de 1849.

Années.	Welland.		St. Laurent.		Chambly.		Baie de Burlington.		Ecluse de Ste. Anne, 1850.		Outaouais et Rideau.	
	Tonnage total des navires et march. montée et descen.	Revenu brut.	Tonnage total.	Revenu brut.	Tonnage total.	Revenu brut.	Tonnage total.	Revenu brut.	Tonnage total.	Revenu brut.	Tonnage total.	Revenu brut.
		$		$		$		$		$		$
1849	820,006	138,967	657,793	68,793	205,858	7,429	....	....	184,132	3,669	795,726	10,004
1869	2,462,201	243,559	2,035,018	80,099	830,436	33,246	373,383	8,460	855,324	8,047	1,107,923	17,320

Revenu net des péages. (Dépenses incidentes et réparations non-déduites.)		Tonnage (montée et descente) des navires et marchandises par le canal Welland depuis 1860.		Tonnage (montée et descente) des navires et marchandises par le St. Laurent depuis 1860.	
1860	$122,001 35	1860	2,182,593	1860	1,558,061
1861	42,247 27	1861	2,348,155	1861	1,896,377
1862	69,878 13	1862	2,495,774	1862	1,862,077
1863	150,499 46	1863	2,637,479	1863	1,938,235
1864	237,851 92	1864	2,479,559	1864	1,751,804
1865	182,175 64	1865	2,003,883	1865	1,676,680
1866	194,814 90	1866	2,067,532	1866	1,800,608
1867	188,658 62	1867	1,927,198	1867	2,020,215
1868	240,478 35	1868	2,492,188	1868	2,108,532
1869	229,114 14	1869	2,402,201	1869	2,035,018
1870	284,991 36	1870	2,631,935	1870	2,351,058

Péages bruts depuis la Confédération.

Canaux.	1867-'68.	1868-'69.	1869-'70.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Welland	223,543 29	237,301 35	255,878 79
Canaux du St. Laurent	65,450 29	63,714 63	198,167 35
Chambly et St. Ours	35,296 28	33,246 20	41,791 04
Baie de Burlington	14,862 75	8,004 54	8,459 79
Ecluse de Ste. Anne	8,041 12	8,034 14	10,049 51
Outaouais et Rideau	18,582 59	17,255 96	20,585 77

Coût total des canaux du Canada jusqu'au 30 juin 1867, d'après l'état fourni par le département des travaux publics, 1867.

Travaux.	Coût total des travaux, autant qu'on a pu le constater jusqu'au 30 juin 1870.
Navigation du St. Laurent.	
	$ cts.
Canal Lachine	2,587,532 85
Canal Beauharnois	1,611,424 11
Canal Cornwall	1,933,152 69
Canaux de Williamsburg	1,320,655 54
Dépenses générales des canaux du St. Laurent non-réparties	116,821 31
Canal Welland	7,638,239 83
Canal de la Baie de Burlington	432,684 40
Batture du Lac Ste. Claire—creusement du chenal	70,484 40
Lac St. Pierre—creusement du chenal	1,164,235 08
Améliorations des rapides de Lachine, du Coteau et des Cèdres	48,405 83
Total, navigation du St. Laurent	16,923,636 09
Navigation de Montréal à Kingston viâ *l'Outaouais.*	
Ecluse de Ste. Anne	134,456 51
Canal de Carillon, Chute à Blondeau, Grenville	63,053 64
Canal Rideau	4,064,764 07
Rivière Tay	17,764 05
Total, navigation de Montréal à Kingston	4,280,038 27
Navigation de Montréal au Lac Huron via *l'Outaouais.*	
Canal des Chats—pas terminé	482,950 81
Navigation du Richelieu au Lac Champlain.	
Ecluse et digue de St. Ours	121,537 65
Canal Chambly	634,711 76
Total, navigation du Richelieu au Lac Champlain	956,249 41
Total, navigation de la Rivière Trent	309,371 31
Canal Desjardins, construit avant l'Union. Le gouvernement n'a aidé à sa construction que par un prêt	150,947 93
Canal St. Pierre.	
Par le gouvernement, N. E. jusqu'au 30 juin 1866 ... $160,811 95	$302,037 53 cours de la N.-E. ou
Par le gouvernement du Canada „ „ 1870 ... 142,225 75	$294,956 41 cours du Canada.

Relevé des frais de construction, réparations et entretien depuis 1867.

	1869-70.			1868-69.			1867-68.		
	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lachine	....	13,287 28	16,139 03	2,000 00	11,950 21	14,494 65	1,852 70	13,550 11	14,357 81
Beauharnois	587 50	6,384 81	10,167 57	51 09	6,498 57	9,776 99	7,008 00	5,599 15	10,087 31
Cornwall	17,780 05	7,145 42	10,368 16	10,692 04	3,859 14	10,347 90	2,786 00	4,700 17	10,318 48
Williamsburg	....	6,546 16	5,619 81	....	5,670 88	5,709 81	....	8,758 56	5,799 97
Welland	24,173 72	65,009 19	38,340 45	43,486 36	50,773 06	39,060 61	12,099 84	38,832 96	38,399 65
Burlington	....	47 27	....	....	577 94	....	....	57 32	
Ecluse de Ste. Anne	....	1,280 36	1,136 54	....	1,873 51	1,062 96	....	374 57	836 06
Carillon et Grenville	4,169 96	9,470 95	6,753 14	....	10,157 42	6,599 38	19,817 22	8,769 72	6,157 45
Rideau	....	19,469 33	20,072 37	....	12,965 95	19,425 53	7,593 67	15,637 56	18,939 38
Ecluse de St. Ours	....	1,006 22	1,458 09	....	1,399 18	1,755 15	....	753 74	1,532 78
Chambly	....	20,180 73	8,934 41	....	13,120 97	8,460 94	....	9,878 18	8,451 43
St. Pierre	46,193 57	....	....	70,719 80	....	....	21,519 72		

Dimensions et capacité des canaux canadiens dans leur condition actuelle (1871.)

Canaux.	Date de l'ouverture.	Longueur.	Ecluses.	Eclusage.	Grandeur des écluses.	Grandeur du canal.		Grandeur des navires pouvant y passer.	Tonnage.
						Fond.	Surface.		
		Milles		Pieds.					
Canaux du St. Laurent — Lachine	1848	8½	5	44¾	2 (200 × 45 × 16) 3 (200 × 45 × 9)	80	120	180 × 44 × 9	700
Canaux du St. Laurent — Beauharnois	1845	11¼	9	82½	200 × 45 × 9	80	120	180 × 44 × 9	700
Canaux du St. Laurent — Cornwall	1843	11½	7	48	200 × 55 × 9	100	150	120 × 44 × 9	700
Canaux du St. Laurent — Farran's Point	1847	0¾	1	4	200 × 45 × 9	50	90	180 × 44 × 9	700
Canaux du St. Laurent — Rapid Plat	1847	4	2	11½	200 × 45 × 9	50	90	180 × 44 × 9	700
Canaux du St. Laurent — Galops	1847	7⅝	3	15¾	200 × 45 × 9	50	90	180 × 44 × 9	700
Canaux du St. Laurent — Totaux	......	43⅝	27	206½	200 × 45 × 9	50 80 100	90 120 150	180 × 44 × 9	700
185 Canal Welland, sur la ligne principale	1846	26⅕	27	346	1 (230 × 45 × 12) 24 (150 × 26½ × 10¼) 1 (200 × 45 × 10¼) 1 (200 × 45 × 12)	70 58 50 26	110 58 roc. 90 66	142 × 26¼ × 10¼	500
Ecluse de St. Ours	1849	0½	1	5	200 × 45 × 7	....	....	180 × 44 × 7	600
Canal Chambly	1843	12	9	74	118 × 23 × 7	30	60	110 × 23 × 6½	230
Canal Rideau	1832	126¼	47	446¼	134 × 33 × 5	54 60	80	120 × 31½ × 4½	250
Canaux d'Ottawa — Ecluse de Ste. Anne	1843	0⅛	1	3	190 × 45 × 0 6/7	....	....	170 × 44 × 6	600
Canaux d'Ottawa — Canal Carillon	1834	2⅓	3	34¾	126½ × 32¼ × 6	30	50	117 × 32 × 5½	300
Canaux d'Ottawa — Chute à Blondeau	1834	0½	1	3¾	130⅚ × 32⅚ × 6	30	30	120 × 32 × 5½	300
Canaux d'Ottawa — Canal Grenville	1834	5¾	7	45¾	4 (128 × 31⅚ × 6) 3 (107 × 19⅚ × 6)	20 30	25 60	95 × 18½ × 5	100
Canal St. Pierre, cap Breton, lac Bras d'Or	1869	0½	Marée 1	9	122 × 26 × 13	26	....	114 × 25¾ × 13	500
Canaux Américains.									
Canal Erié agrandi	1862	352	72	655	110 × 18 × 7	56	70	102 × 17½ × 6½	210
Canal Champlain	1822	66	20	180	97 × 14 × 4	35	50	89 × 13½ × 3½	70
Canal du Sault Ste. Marie	......	1⅛	2	19	350 × 70 × 12	....	....	330 × 69 × 12	2,000

Ottawa, 24 février 1871.

Samuel Keefer, Secrétaire,
Commission des Canaux.

APPENDICE J.

COMMERCE DES PROVINCES MARITIMES.

1. Importations et exportations des ports du golfe St. Laurent.
2. " " " baie de Fundy.
3. Les pêcheries.
4. Commerce de l'île du Prince-Edouard.
5. Commerce de charbon de la Nouvelle-Ecosse.

Commerce des ports du golf St. Laurent.

Ports.	Exportations.	Importations.
Nouveau-Brunswick.	$	$
Bathurst	65,771	24,03
Baie-Verte	4,050	58
Bouctouche	24,393	1,21
Caraquette	11,593	6,86
Chatham	294,069	201,77
Dalhousie	143,407	43,13
Moncton	1,541	38,80
Newcastle	196,940	95,47
Richibouctou	164,342	27,54
Sackville	12,971	66,57
Shédiac	141,494	241,80
Shippegan	41,816	20,95
Nouvelle-Ecosse.		
Amherst	14,651	87,25
Tatamagouche	7,137	2,61
Wallace	10,896	4,70
Pictou	309,761	348,67
Pugwash	70,603	3,65

Commerce des ports de la baie de Fundy, et de la côte ouest et sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse.

Ports.	Exportations.	Importations.
Nouveau-Brunswick.	$	$
Campo Bello	11,593	6,862
Dorchester	2,515	11,793
Hilsborough	132,420	3,497
North Joggins	10,311	5,970
St. André	41,170	75,597
St. Jean	3,853,282	5,247,371
St. Stephens	96,311	232,533
Nouvelle-Ecosse.		
Annapolis	62,409	112,274
Barrington	18,988	18,224
Bear River	46,319	18,604
Béliviau's Cove	6,110	12,251
Bridgetown	12,735	6,882
Chèverie	12,149	5,952
Clementsport	12,182	8,035
Cornwallis	40,835	58,157
Digby	9,202	33,660
Five Islands	17,958	14,372
Hantsport	23,715	16,111
Horton	4,664	74,716
Joggins	19,805	9,027
Londonderry	46,969	25,596
Maitland	3,480	26,601
Parrsborough	9,411	11,555
Port la Tour	20,634	15,261
Ragged Islands	415	7,762
Shelburne	19,075	24,438
Tusket	10,682	18,637
Truro	544	11,535
Thorne's Cove	3,884	2,246
Walton	7,723	4,398
Westport	10,099	1,519
Weymouth	72,643	36,791
Wilmot	4,912	12,940
Windsor	75,616	101,995
Yarmouth	255,157	345,547

Valeur totale des exportations et importations de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, 1870.

——	Exportations.	Importations.	Droits.
	$	$	$ cts.
Nouvelle-Ecosse	5,803,417	8,940,800	1,162,592
Nouveau-Brunswick	5,303,206	6,854,447	1,017,777
Total	11,106,623	15,795,247	2,180,370
Ile du Prince-Edouard, 1869	£365,191 stg.	£364,232 17	

Commerce de l'Ile du Prince-Edouard en 1869.

——	Importations. £	s.	d.	Exportations. £	s.
Valeur totale du commerce	364,234	17	4	284,227	8
Avec Ontario et Québec	32,946	3	9	1,681	11
Avec la Nouvelle-Ecosse	68,215	18	5	82,013	10
Avec le Nouveau-Brunswick	35,124	12	8	30,100	13
Total	136,286	14	10	113,795	15
Avec Terreneuve	4,345	12	8	13,933	12
Avec les Etats-Unis	55,826	7	6	48,205	16
Avec l'Angleterre	165,099	10	0	102,896	12

Valeur des pêcheries des provinces maritimes.

——	Exportations pour l'année expirée le 30 juin 1869.	Valeur annuelle probable.
	$	$
Nouveau-Brunswick	362,840	900,000
Nouvelle-Ecosse	2,235,519	4,000,000
Ile du Prince-Edouard (environ)	10,000	200,000
Terreneuve pour 1869 (environ)	6,800,000	7,000,000
	9,408,268	12,100,000

Iles de la Madeleine.

Exportations sur les côtes	$45,
Exportations à l'étranger	25,
Total	$71,

COMMERCE DE CHARBON, CANADA.

Quantité tirée dans la Nouvelle-Ecosse durant cinq ans.

——	Année finissant au 30 sept. 1865.	Année finissant au 30 sept. 1866.	Neuf mois finissant au 30 juin 1867.	Année fiscale 1867-'68.	Année fiscale 1868-'69.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Quantité tirée....	712,575	684,766	542,127	462,188	571,656

Commerce de charbon de Pictou.

Années.	Quantité totale tirée.	Exporté aux E.-U.
	Tonneaux.	Tonneaux.
1860....	157,004	142,000
1863....	198,313	160,000
1865....	188,779	165,526
1866....	205,729	171,000
1867....	132,000	110,000
1868....	144,851	92,000
1869....	198,000	101,000

Charbon importé à Boston (de Pictou et Sydney principalement) depuis 1860.

Années.	No. de ton.	Prix en monnaie américaine.	Prim. moyenne pour l'or.
		$ cts. $ cts.	
1860....	116,339	4 40 à 6 50	2
1861....	109,281	4 00 à 6 00	
1862....	138,751	4 50 à 8 00	
1963....	152,304	6 00 à 8 00	37
1864....	171,163	8 00 à 14 00	56
1865*....	189,881	6 25 à 18 00	102
1866....	142,042	7 50 à 9 50	41
1867....	103,449	7 25 à 9 25	41
1868....	96,428	7 50 à 9 00	40
1869....	96,284	7 25 à 9 00	32

Distribution des produits de 1868 et 1869.

——	1869.		1868.	
	Ton. gros.	Ton. menu.	Ton. gros.	Ton. menu.
Tiré des mines....	500,449½	77,441½	480,220	61,907¼
Vendu pour la consommation intérieure....	98,727½	17,209¼	83,811½	13,804½
Exporté aux colonies voisines....	114,168½	14,929	92,551	10,729½
Exporté à d'autres pays....	257,729½	9,031	271,129½	10,012
Total....	470,625½	41,169¼	447,532	34,546
Total (gros et menu)....	462,188¼		578,062	

* Pendant les années suivantes nous voyons l'effet de l'abrogation du traité de réciprocité et des droits élevés qui ont été en conséquence imposés sur le charbon canadien.

APPENDICE K.

NAVIGATION DU ST. LAURENT.

Tableau des distances.

De	A	Sections de navigation.	MILLES MARINS. Intermédiaire.	MILLES MARINS. Total jusqu'au détroit de Belle-Isle.
Détroit de Belle-Isle	Québec	Fleuve et golfe St. Laurent	826	826
Québec	Trois-Rivières	Fleuve St. Laurent jusqu'aux eaux de marées	74	900
Trois-Rivières	Montréal	Fleuve St. Laurent jusqu'aux eaux de marées	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	$8\frac{1}{2}$	$994\frac{1}{2}$
Lachine	Beauharnois	Lac St. Louis	$15\frac{1}{4}$	1,009
Beauharnois	Ste. Cécile	Canal Beauharnois	$11\frac{1}{4}$	1,021
Ste. Cécile	Cornwall	Lac St. François	$32\frac{3}{4}$	$1,053\frac{3}{4}$
Cornwall	Dickinson's Landing	Canal Cornwall	$11\frac{1}{2}$	$1,065\frac{1}{4}$
Dickinson's Landing	Pointe à Farran	Fleuve St. Laurent	5	$1,070\frac{1}{4}$
Pointe à Farran	Extrémité sup. de l'île Croyle	Canal de la pte. à Farran	$0\frac{3}{4}$	1,071
Ext. sup. de l'île Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve St. Laurent	$10\frac{1}{2}$	$1,081\frac{1}{2}$
Williamsburg	Rapide Plat	Canal du Rapide Plat	4	$1,085\frac{1}{2}$
Rapide Plat	Village de la pte. aux Iroquois.	Fleuve St. Laurent	$4\frac{1}{2}$	1,090
Village de la pte. aux Iroquois	Extrémité sup. de Presqu'Isle	Cal. de la p. aux Iroquois	3	1,093
Presqu'Isle	Pte. à Cardinal, Edwardsburg.	Canal de la Jonction	$7\frac{5}{8}$—$2\frac{5}{8}$	$1,095\frac{5}{8}$
Pointe à Cardinal	Tête des rapides des Galops	Canal des Galops	2	$1,097\frac{5}{8}$
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve St. Laurent	$7\frac{3}{8}$	1,105
Prescott	Kingston	,, ,,	59	1,164
Kingston	Port Dalhousie	Lac Ontario	160	1,334
Port Dalhousie	Port Colborne	Canal Welland	27	1,351
Port Colborne	Amherstburg	Lac Erié	220	1,571
Amherstburg	Windsor	Rivière Détroit	18	1,589
Windsor	Pied de l'île Ste. Marie	Lac Ste. Claire	25	1,614
Lac Ste. Claire	Sarnia	Rivière Ste. Claire	33	1,649
Sarnia	Pied de l'île St. Joseph	Lac Huron	270	1,910
Pied de l'île St. Joseph	,, Sault Ste. Marie	Rivière Ste. Marie	47	1,964
Sault Ste. Marie	Tête du ,, ,,	Canal du Slt. Ste. Marie	1	1,965
Tête du Sault Ste. Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Ste. Marie	7	1,972
Pointe-aux-Pins	Fond du Lac	Lac Supérieur	410	2,382

Détroit de Belle-Isle à Liverpool	2,234 milles marins	= 1,942 milles	géographi[ques]
De Québec à Liverpool, *via* Belle-Isle et Malin Head, Nord d'Irlande	3,060 ,,	2,661	,,
De la tête du lac Supérieur à Liverpool, *via* la même route	4,618 ,,	4,016	,,
De Québec à Liverpool, *via* Cap Race et Malin Head	3,242 ,,	2,819	,,
De la tête du lac Supérieur à Liverpool, *via* la même route	4,800 ,,	4,174	,,

Route de Québec à Liverpool, *via* Belle-Isle, 182 milles marins (158 milles géographiques) plus courte qu[e] par le Cap Race.

RÉPONSE SUPPLÉMENTAIRE.

BUREAU DE LA COMMISSION DES CANAUX,
OTTAWA, 3 mars 1871.

MONSIEUR,—A la demande de George Laidlaw, écuyer, l'un des commissaires des canaux, j'ai l'honneur de transmettre la lettre qu'il a adressée au Secrétaire d'Etat, dans laquelle il expose les motifs qui l'ont porté à différer d'avec ses collègues dans les conclusions auxquelles en est venue la commission dans son rapport du 23 du mois dernier.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
SAMUEL KEEFER,
Secrétaire.

L'Honorable J. C. Aikins, Secrétaire d'Etat.

OTTAWA, 28 février 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que j'ai, en ma qualité de commissaire, minutieusement étudié les questions soumises à la commission des canaux, laquelle avait reçu instruction " d'instituer et faire une enquête approfondie sur les meilleurs moyens " à prendre pour ouvrir des voies de communication avec la mer qui puissent avoir l'effet " d'attirer une part considérable et annuellement croissante du commerce de la partie nord- " ouest de l'Amérique du Nord vers les eaux canadiennes, ainsi qu'une complète et vaste amé- " lioration du système de canaux de notre dite Puissance, sur une échelle et d'un caractère " tels qu'ils puissent répondre à l'extension et au dévelopement de son commerce croissant ; et " d'examiner dans le cours de cet enquête tout ce qui se rattache à cette question, tant au " point de vue commercial qu'au point de vue du génie civil, dans le but de recueillir tous " les renseignements qui peuvent être de nature à fournir les données nécessaires pour servir " de base à un plan de vaste amélioration des canaux de notre dite Puissance, qui puisse per- " mettre au Canada de faire avantageusement concurrence dans le commerce de transport de " la grande région de l'ouest, et spécialement d'examiner les travaux publics et les améliora- " tions ci-dessous énumérés, savoir :—

" 1. Le canal Welland et son agrandissement.

" 2. Les canaux du St. Laurent et leur agrandissement.

" 3. L'approfondissement du lit du fleuve St. Laurent dans les rapides.

" 4. L'approfondissement de ce fleuve dans ses endroits les moins profonds, entre les villes " de Montréal et de Québec.

" 5. Le canal Rideau et son amélioration, et le développement du commerce qu'il dessert.

" 6. La construction d'un canal au Sault Ste. Marie entre les lacs Supérieur et Huron.

" 7. La construction d'un canal entre le St. Laurent et le lac Champlain à Caughnawaga.

" 8. L'amélioration des canaux entre la rivière Richelieu et le lac Champlain.

" 9. L'achèvement de la voie de navigation de Montréal au lac Huron, par les rivières des " Outaouais et des Français.

" 10. La construction du canal de la baie Georgienne, pour relier cette baie avec le lac " Ontario.

" 11. La construction d'un canal dans le canton de Murray, à travers la langue de terre " située entre le lac Ontario et la baie de Quinté.

" 12. La construction d'un canal à travers l'isthme qui sépare la baie de Fundy du golfe " St. Laurent à la baie Verte.

" Et aussi d'examiner lesquels des différents travaux et améliorations ci-dessus énumérés " et mentionnés devraient, de l'avis de nos dits commissaires, être entrepris et construits dans " le but susdit ; et dans quel ordre ils devraient être respectivement entrepris ; et quelles " dimensions et profondeur il faudrait leur donner ; et de s'enquérir du coût probable de la " construction et de l'amélioration de ces différents travaux, respectivement, et généralement " de s'enquérir et faire rapport de tout le sujet, et de faire telles recommandations qui vous " paraîtront, à vous, nos dits commissaires par la présente nommés, et à telle autre personne " et personnes que par ordre de notre gouverneur-général en conseil nous croirons devoir " adjoindre à la présente commission royale, propres à assurer l'accomplissement de l'objet " en vue."

J'ai rempli le devoir imposé par les instructions ci-dessus, et je regrette de n'avoir pu en venir aux mêmes conclusions que mes collègues, et d'avoir été ainsi empêché de signer avec eux la lettre ou le rapport qu'ils vous ont adressé en votre qualité de secrétaire d'état.

J'adhère cordialement à ce rapport en ce qui concerne les canaux de la baie Georgienne, de Murray et de Caughnawaga, je n'en diffère qu'à l'égard des moyens recommandés comme pouvant le plus tôt et le mieux réaliser ces projets.

En faisant connaître mes opinions bien arrêtées sur les questions importantes ci-dessus énumérées, il ne sera pas nécessaire pour moi de récapituler les faits et statistiques qui sont le résultat des travaux de la commission et que renferme le rapport de cette dernière.

Cela dit, je passe aux raisons pour lesquelles j'ai refusé de signer les recommandations de mes collègues ; ensuite, je traiterai la question des travaux dans ses rapports avec le commerce du Canada et des Etats-Unis.

CANAL DU SAULT STE. MARIE.

Il est recommandé qu'une somme de $550,000 soit affectée à la construction de ce canal, et bien que je n'aie pas lieu de douter que cette estimation soit exacte, je ne vois, néanmoins, aucune raison commerciale qui puisse justifier cette dépense. Un canal de peu de longueur, mais dont les écluses sont des plus grandes, existe sur le côté américain de la rivière. Comme le canal Welland, il est ouvert aux mêmes conditions pour les navires canadiens et américains. Dans la dernière saison, seulement deux vapeurs canadiens ont navigué sur le lac Supérieur ; ce nombre sera peut-être augmenté d'un ou deux autres cette saison, mais on me dit qu'un seul de ces vapeurs, qui sont à aubes, pourrait franchir le nouveau canal projeté.

La seule raison donnée pour justifier la construction de ce canal, c'est que dans l'éventualité d'une guerre civile dans les territoires du Nord-Ouest, il servirait au transport de troupes et de matériel de guerre. Ces territoires ayant aujourd'hui leur gouvernement local, je ne pouvais prévoir que la guerre civile pourrait y surgir, ni recommander la construction de travaux qui seraient regardés comme une menace militaire par les loyaux et paisibles habitants de Manitoba, dont le nombre n'est encore que de 10,000. En fait de péages, ce canal ne rapporterait aucun revenu. En un mot, ce serait de l'argent gaspillé.

L'usage réciproque des canaux du Sault Ste. Marie et de Welland par les Canadiens et les Américains, et le libre commerce contribueront beaucoup plus au maintien de la paix qu'un canal militaire que pourrait commander un *seul canon* ou qu'un *seul homme* pourrait détruire en une nuit.

On ne peut pas plus objecter à l'usage du canal américain du Sault Ste. Marie qu'à l'usage du chemin de fer conduisant à Portland ou de la voie ferrée de Dacota passant par le Minnesota. Le moyen le plus sûr d'obtenir une libre communication par eau avec le Nord-Ouest serait d'employer les $550,000 recommandées pour le canal du Sault Ste. Marie à l'amélioration de la navigation de la baie James *viâ* la rivière Albany, jusqu'au lac Winnipig. Si on employait plutôt cette somme à la construction d'un canal peu profond, mais large pour le passage des barges par cette route, cela donnerait occasion aux émigrants du Nord de l'Europe

de former quelques petits établissements sur ces points les plus avantageux, et l'on jetterait ainsi les fondements de la civilisation et d'une force militaire dans cette région éloignée mais réputée fertile.

CANAL WELLAND.

Le rapport recommande qu'une somme de $6,550,000 soit affectée à l'agrandissement des écluses de ce canal, en les portant à 270 pieds de longueur, 45 de largeur et 12 de profondeur, et à la construction d'un nouveau canal entre Thorold et Port Dalhousie. On estime à $300,000 la somme qu'il faudrait dépenser pour donner à ce canal une profondeur uniforme de 12 pieds.

Il ne m'a pas paru exister de raison suffisante pour recommander la construction d'écluses de plus de 250 × 45 × 12 pieds, avec une augmentation correspondante là où ce serait nécessaire dans les dimensions du prisme du canal lui-même et dans la profondeur des havres de Port Colborne et Port Dalhousie. En adoptant ces dimensions suffisantes, ou seulement le plan de quelques écluses accolées, la construction d'un nouveau canal de Thorold à Port Dalhousie pourrait être évitée. En ce faisant, on épargnerait probablement $3,000,000 ou plus.

Quant à l'objection que si le nouveau canal peut se faire sans nuire au trafic, le canal actuel ne pourra être agrandi qu'en hiver, ou sinon, le commerce en souffrira, je soumettrai respectueusement que ce serait une véritable économie de payer pendant 2 ou 3 ans les taux actuels du fret, si c'était nécessaire *(ce qui ne le serait pas)*, sur tous les produits destinés aux ports canadiens et passant par le canal, au chemin de fer de Welland ou autres voies ferrées.

La dépense à faire pour donner une profondeur de 12 pieds au canal, en exhaussant les écluses et levées, n'est estimée qu'à $300,000, point sur lequel j'attirerai votre attention après avoir examiné la question des canaux du St. Laurent.

En examinant s'il y a nécessité d'agrandir le canal Welland, qui donne entrée à une bonne part du commerce de l'Ouest sur le St. Laurent, on ne doit pas perdre de vue la sérieuse concurrence que les chemins de fer font au trafic acheminé par les voies de navigation artificielles de ce pays et d'autres contrées ; cela est surtout vrai par rapport au canal Erié, dont le trafic diminue constamment à mesure que celui des voies ferrées augmente et que ces dernières se multiplient pour lui faire concurrence.

Entre les rivières Ste. Claire et Niagara, il y a aujourd'hui quatre lignes de chemin de fer en voie d'exploitation ou de construction qui vont nécessairement diminuer beaucoup les recettes du canal Erié, et il n'y a aucun doute que la nouvelle diminution du trafic occasionnée par l'agrandissement du canal Welland et la multiplication des voies ferrées sera promptement compensée par l'abrogation des péages sur le canal Erié. Les cinq huitièmes des produits acheminés par le canal Welland viennent des Etats-Unis, et en donnant des facilités pour le transit à bas prix des produits américains, le Canada n'y trouverait d'autre bénéfice que celui provenant du commerce de transport, outre les avantages qu'en retireraient ses banques et compagnies d'assurance, tandis que tout en fournissant les fonds à l'aide desquels le prix de transport de produits rivaux sur nos marchés serait diminué, les producteurs de ce pays ne partageraient pas d'une manière appréciable les profits provenant de ce commerce, et je considère que ce serait se faire grandement illusion que de s'attendre à un revenu direct, à l'aide de péages, du capital qu'il fraudrait affecter à l'agrandissement d'*aucun* des canaux.

CANAUX DU ST. LAURENT.

Ce système de canaux, avec des écluses de 200 × 45 × 9 pieds, est, à l'exception du Sault Ste. Marie, le plus grand de ce continent, et avec certaines améliorations, l'agrandissement projeté du canal Welland offrirait de telles facilités au commerce de l'ouest que la route du St. Laurent se trouverait de suite à l'abri de toute concurrence.

Ce ne seront pas les dimensions que l'on veut donner à ces canaux, dont les écluses seraient de 270 × 45 × 12 pieds,—travaux qui coûteront $4,500,000, y compris les bassins à Montréal

et l'ouverture de l'ancien débouché du canal Lachine,—*qui feront que le fret pourra être transporté à plus bas prix qu'à présent de Kingston à Montréal.*

Depuis quelques années, il y a eu augmentation remarquable dans la proportion des céréales de l'ouest expédiées à la Grande-Bretagne par la voie de Montréal, comparée à celle expédiée par New-York, et cet accroissement futur ne dépendra pas des dimensions de ces écluses mais bien de l'agrandissement du canal Welland d'abord, et en second lieu, d'une plus grande profondeur des canaux du St. Laurent et de la disparition d'autres obstacles dont on viendra à bout plus tôt, plus économiquement et avec plus d'efficacité qu'en démolissant les écluses actuelles des canaux du St. Laurent pour en construire d'autres d'une longueur inutile de 270 pieds.

Le fait prouvé par les témoignages produits devant la commission que la moyenne du fret de Chicago à Montréal est de 7 à 8 p. c. de moins que pour New-York, démontre clairement que *ce n'est pas* entre Chicago et Montréal que les principales difficultés existent, mais bien *dans* et *entre* Montréal et Liverpool et d'autres ports d'Europe.

Je vais expliquer ici ce que sont à mon sens ces difficultés. 1o. La rade de New-York est accessible tout le long de l'année, et la population de cette ville, ses institutions financières et ses facilités de pouvoir approvisionner d'autres grands centres américains en font un bien plus grand marché que Montréal ; il s'y dirige de grandes quantités de produits, qui, s'ils étaient à destination d'Europe lors des chargements à Chicago, pourraient être transportés à bien plus bas prix par la voie de Montréal.

2. Les expéditeurs de Kingston et Montréal ayant fait un traité qui équivaut à une association à l'effet de rendre profitable leur industrie, l'excédant des prix qu'ils exigent, disons deux cents., est devenu une prime en faveur du marché de New-York.

3. Le manque de bonnes facilités d'entreposage comme celles qui existent aux ports des lacs ajoute aux frais de transbordement, d'entreposage, etc., à Montréal, de 3 à 4 cts. Il s'ensuit que les marchands sont forcés d'expédier leurs articles à un prix élevé ou de les remiser à grands frais, ce qui, ajouté au prix de transport par barge de Kingston, donne un total de 5 ou 6 cts. par boisseau en faveur de la route du canal Erié.

4. Si, pratiquement parlant, une société d'expéditeurs contrôle les prix de transport de Kingston à Montréal, une autre association commande aussi absolument les taux du fret qui s'achemine par vapeurs et voiliers de Montréal en Angleterre, de sorte que si le prix du fret de Chicago à Kingston était réduit, il ne s'ensuivrait pas que la quantité des exportations par le St. Laurent dût augmenter dans une aussi grande proportion que l'on pourrait s'y attendre, vu que le prix total du transport du fret de Chicago à Liverpool pourrait rester le même au lieu d'être au-dessous des taux de Chicago à Liverpool par la voie de New-York. Il est vrai qu'entre Kingston et Montréal et entre Montréal et la Grande-Bretagne, le champ est ouvert à la concurrence, mais tout importateur et exportateur du Canada sait bien que dans les circonstances actuelles il s'écoulerait au moins dix ans avant que cette concurrence pût se faire avec succès.

5. L'imparfait éclairage et le manque de cloches d'alarme dans le bas du fleuve St. Laurent sont cause que les taux d'assurance sont extrêmement élevés, et si à cela on ajoute le prix du fret par voie de mer et le change qu'il faut se procurer à Montréal pour des raisons spéciales, on verra que tout contribue à neutraliser l'effet des bas prix du fret comparés à ceux de la route de New-York, de Chicago à Montréal, et à neutraliser également l'avantage qu'offre la voie du St. Laurent pour la traversée à Liverpool, route qui est moins longue et beaucoup plus facile.

Fleuve St. Laurent en bas de Montréal.

Le rapport recommande qu'une somme de $800,000 soit employée à obtenir une profondeur uniforme de 22 pieds dans le fleuve en bas de Montréal ; or, la Clyde ne donne que 20 pieds au Broomelaw de Glasgow, et Montréal, dans le cours d'une existence humaine, a pu permettre qu'une maison se fît une flotte marchande de vapeurs et de voiliers dont le tonnage excède, je crois, de 25,000 tonnes celui de toute autre compagnie du monde, et si ce dernier fait peut rendre fier tout Canadien, il n'en démontre pas moins qu'il n'y a pas urgence d'en-

fouir $800,000, *et probablement beaucoup plus*, au fond du St. Laurent, quand il y a tant d'autres travaux importants à exécuter qui profiteraiant au peuple qui en supporterait les frais, ce qui n'aurait pas lieu dans le cas actuel.

Pouvant apprécier l'importance des résultats désirés par les commissaires qui ont signé le rapport, ainsi que les besoins du pays, et ayant été tenu d'examiner quelle amélioration il faudrait apporter à la navigation à l'est de Kingston, quels obstacles il faudrait faire disparaître et quelles facilités il faudrait créer pour faire de Montréal un grand marché capable de faire avantageusement concurrence à New-York comme entrepôt et point de distribution du commerce des lacs; et étant pleinement convaincu de l'utilité d'améliorer et multiplier autant que possible les voies de communicatien commerciales entre les différentes provinces de la confédération, j'en suis venu à la conclusion que le moyen le plus rationel d'arriver à ce but serait de prendre nos mesures pour que les Etats-Unis ne profitassent pas presque exclusivement des dépenses que fera le Canada pour ces améliorations projetées, (mesures qu'il faudrait d'abord baser sur le fait que nos canaux sont de dimensions suffisantes pour satisfaire à nos intérêts agricoles et manufacturiers; que dans le cours d'un an, le Grand Tronc a voituré autant de produits que les navires en sept mois à l'est de Kingston, pendant la durée de la navigation des canaux; que les sept-huitièmes de la farine exportée d'Ontario aux provinces maritimes ont été et seront sans doute encore transportés par le Grand Tronc; que lorsque l'Intercolonial sera terminé, le commerce de la côte ouest du golfe St. Laurent sera certainement desservie par cette voie ferrée, et que rien ne justifie la supposition qu'il descendra assez de navires chargés qui reviendront avec des chargements de charbon à Ontario, ni qu'un marché profitable pourra être établi à l'ouest de Montréal pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse, attendu que l'excédant de la longueur de la route de la Nouvelle-Ecosse à Toronto aura l'effet de protéger l'importation du charbon de la Pennsylvanie, malgré le droit de 50 cents. par tonne dont il est frappé, tout comme le droit prélevé sur le bois de construction d'Ontario est neutralisé par la longueur du voyage pour le bois de Michigan acheminé aux ports des états de l'est) et comme la dépense projetée pour l'agrandissement des canaux de la route du St. Laurent est une *prime* que devra payer le Canada pour obtenir une plus large part du commerce de l'ouest, il est nécessaire que le gouvernement procède par essai, et qu'il accepte l'expérience des résultats comme le plus sûr moyen de réussite.

Bien que j'apprécie parfaitement l'idée d'avoir un système uniforme de canaux depuis le lac Supérieur jusqu'à l'océan, et dont les écluses seraient de 270 × 45 × 12 pieds, je crois devoir différer de la recommandation de mes collègues, et soumettre les recommandations suivantes à votre considération.

1. Que le canal Welland soit immédiatement approfondi en exhaussant ses levées et écluses à la hauteur qui lui donnera une profondeur de 12 pieds—travaux estimés par M. Gzowski, commissaire, et par M. Keefer, le secrétaire, à $300,000.

2. Que pour cette année, les péages ne soient pas exigés sur le fret non destiné à des ports des Etats-Unis.

3. Que la dépense ci-dessus mentionné de $3,000,000, pour l'agrandissement des écluses et canaux soit différée jusqu'à ce que les lois de navigation soient modifiées et les relations commerciales établies d'une manière équitable et avantageuse pour le Canada et les Etats-Unis, et que la navigation du lac Michigan,—sans parler du détroit de Mackinac et des canaux des Etats-Unis,—soit permise aux sujets britanniques aux mêmes conditions que les Américains peuvent naviguer sur les canaux du Canada.

4. Que pour cette année, la subvention du service de remorquage entre Kingston et Montréal soit suffisamment augmentée pour permettre une réduction de 30 p. c. dans le tarif du remorquage actuellement fixé par le gouvernement.

5. Que l'agrandissement en *longueur* et en *largeur* des écluses des canaux du St. Laurent n'est nullement nécessaire *ni ne devrait être entrepris*, mais qu'elles soient exhaussées, ainsi que les levées des canaux, et que l'on fasse aussi disparaître les obstacles du fleuve, afin que

de Kingston à Montréal il y ait une profondeur de 12 pieds, travaux dont l'estimation est de beaucoup au-dessous de $2,000,000.

6. J'adhère aux rapport des commissaires quant aux améliorations nécessaires à l'extrémité inférieure du canal Lachine, mais non à la proposition de construire des bassins sur les terrains publics avoisinant ce canal, car l'on arriverait mieux au but désiré en donnant ces terrains, ou une partie de ces terrains, à la commission du havre de Montréal, ou si elle n'acceptait pas cette offre, à une compagnie légalement constituée, pour qu'elle érigeât, sur un point accessible au chemin de fer Grand Tronc ou aux steamers transatlantiques, un élévateur en fer, ou à l'épreuve du feu pouvant contenir 2,000,000 de boisseaux de grain, et soumis à un tarif établis par les commissaires du havre.

7. Qu'une dépense de $800,000 ne devrait pas se faire pour le fleuve en bas de Montréal, mais qu'une somme raisonnable devrait être appliquée à la construction de phares et à la pose de cloches d'alarme aux endroits où ils sont nécessaires à la navigation.

Canal de la baie Verte.

Il est visible que la construction du canal projeté de la baie Verte faciliterait grandement les intérêts commerciaux de la population des rives de la baie de Fundy et des rives nord de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, mais il est également évident que les pêcheurs des Etats de l'Est et les intérêts agricoles et commerciaux du peuple de l'Ile du Prince-Edouard profiteraient plus de l'usage de ce canal que ceux aux frais de qui il pourrait être construit.

Jusqu'à un certain point, il serait prématuré d'émettre une opinion à l'égard de cette entreprise, attendu que l'ingénieur-en-chef du département des travaux publics aurait déclaré que la construction et le fonctionnement d'un canal à cet endroit étaient *impraticables*.

Rien que l'étude qui se fait actuellement puisse démontrer le contraire, il ne serait pas opportun d'en entreprendre la construction,—qui coûterait $3,250,000, à moins que des droits différentiels ne soient imposés à la marine marchande de l'Isle du Prince-Edouard, ou que cette dernière ne fasse partie de la confédération, et que dans le cas où un arrangement ne pourrait être conclu pour l'usage en commun des canaux canadiens et américains, aux mêmes conditions pour les deux pays, un tarif différent soit établi pour la marine des Etats-Unis. Si on le construit, il ouvrira la meilleure route possible à une ligne de steamers entre le St. Laurent, les Antilles et le Brésil, et cette ligne de communication serait d'un intérêt beaucoup plus immédiat pour le pays que le canal même, car les péages que l'on imposerait pour retirer un revenu des $3,500,000 ainsi placées, ferait prendre le détroit de Canso à une grande partie des navires.

Canaux du bas de l'Outaouais.

Situés entre la cité d'Ottawa et le St. Laurent, ces canaux sont d'une grande importance, car ils servent de débouché au grand trafic de bois de construction de la région de l'Outaouais; mais contrairement au rapport des commissaires, je ne vois pas de raison d'agrandir ces canaux avant que l'on se soit assuré que la même amélioration sera faite à celui de Champlain ou Whitehall, aux Etats-Unis, car ce dernier a les plus petites écluses de tous les canaux conduisant d'Ottawa à la rivière Hudson, à Troy, et c'est d'après leurs dimensions que sont construites les barges qui peuvent être employées pour le complet parcours sans transbordement. Sous ces circonstances, donner aux écluses 9, 10, 11 du canal de Grenville des dimensions de 126½ × 30 pieds est tout ce qu'il serait raisonnable ou nécessaire de faire immédiatement, et, en chiffres ronds, cette amélioration pourrait s'effectuer pour $60,000.

Canal du haut de l'Outaouais.

Le canal projeté de l'Outaouais et de la rivière des Français, qui devra nécessairement coûter plus que toutes les autres améliorations projetées pour les voies de navigation artificielles

du Canada, est loin d'être nécessaire au trafic, vu qu'il ferait concurrence aux canaux de Welland et du St. Laurent. Les intérêts généraux et locaux que favoriserait cette entreprise seraient mieux servis par le plan suggéré plus bas, attendu que les bois en grume peuvent être plus économiquement flottés sur l'Outaouais que s'il fallait transporter le bois de construction venant du haut de l'Outaouais sur des barges passant par les canaux.

Canaux de la rivière Richelieu et du lac Champlain.

L'amélioration de ces canaux ne serait d'*aucune utilité pour le commerce sans l'agrandissement simultané et correspondant* du canal de Champlain ou Whitehall aux Etats-Unis. Il n'y a aucune raison d'espérer qu'une augmentation de revenu ou de trafic résulterait de la dépense de $1,500,000 recommandée par les autres commissaires pour ces canaux. Par l'agrandissement des canaux des Etats-Unis et du Canada, y compris ceux du bas de l'Outaouais, sur cette ligne de navigation, on pourrait peut être obtenir une légère réduction dans le prix de transport du bois de construction, mais cela est même douteux.

Comparée aux propositions que je me fais un devoir de soumettre, la dépense recommandée par la majorité des commissaires se décompose comme suit :—

Par les commissaires.

	$
Canal du Sault Ste. Marie	550,000
Canal Welland	6,550,000
Haut de l'Outaouais	1,800,000
Canal Chambly	1,500,000
Approfondissement du St. Laurent en aval de Montréal	800,000
Canal de la Baie Verte	3,250,000
Canaux du St. Laurent	4,500,000
Haut du St. Laurent	220,000
Total	$19,170,000

Par le commissaire soussigné.

	$
Canal du Sault St. Marie	
Canal Welland	3,000,000
Haut de l'Outaouais	60,000
Canal Chambly	
Approfondissement du St. Laurent en aval de Montréal	
Canal de la Baie Verte	
Canaux du St. Laurent, y compris les améliorations pour le haut du fleuve	2,000,000
Total	5,060,000

Ce qui manque à Montréal et à Québec pour qu'il puissent faire avantageusement concurrence à New-York et aux autres ports américains de l'Atlantique dans le commerce des lacs, c'est une ligne régulière de communication à la vapeur entre les villes établies sur le St. Laurent et les Antilles, le Brézil et les ports espagnols, français et italiens sur la Méditerranée. Un vaste commerce et d'immenses capitaux seraient attirés à Montréal et à Québec s'il devenaient ainsi entrepôts pour la réception et distribution des produits des Antilles et de la Méditerranée. Ainsi, au lieu d'enfouir $800,000—*peut-être bien davantage*—dans le bas du St. Laurent, je suggère qu'une ligne hebdomadaire ou semi-mensuelle de vapeurs à hélice de moyennes dimensions soit subventionnée pour le voyage aux Antilles, ainsi qu'une ligne mensuelle pour le trafic avec les ports de la Méditerranée, ces lignes devant aller à Halifax en

hiver. Je suis fermement convaincu qu'il serait beaucoup plus avantageux (quoique cela ne serait peut-être pas nécessaire pour réaliser les deux fins ci-après mentionnées) pour s'assurer de la mise à exécution des moyens les "plus propres au développement du commerce de la "partie Nord-Ouest de l'Amérique du Nord" d'affecter les $2,500,000 recommandées en sus de mon estimation de la somme nécessaire à l'agrandissement des canaux du St. Laurent, à *l'un ou l'autre des trois objets suivants :—*

1°. D'établir une nouvelle ligne de steamers transatlantiques allant à Liverpool.

2°. De donner la somme au Grand Tronc sous forme de rails d'acier et de matériel roulant, l'efficacité de ce chemin étant, à mon avis, bien plus importante et un auxiliaire bien plus immédiat du bien-être et de la prospérité de cette génération du peuple canadien que ne le seraient des écluses de 280 ou de 200 pieds ; ou,

3°. De la donner comme encouragement à la construction d'un chemin de fer de première classe—d'une largeur de 4 pieds et 8½ pouces,—de Montréal à un bon havre près de l'embouchure de la rivière des Français sur le lac Huron. Cette voie ferrée permettrait le transport des lacs supérieurs à Montréal et aux ports de l'Atlantique, deux semaines plus tard que ne le peuvent les canaux du St. Laurent et de l'Erié en automne. A ce port sur le lac Huron, les produits de l'Ouest pourraient s'accumuler tard en automne pour le transport par le St. Laurent et Portland. La construction de ce chemin de fer faciliterait la colonisation, et comme il pourrait être utilisé toute l'année,—tandis que les canaux ne sont ouverts que pendant sept mois—il en résulterait un vaste accroissement de population, de commerce et de ressources pour le pays.

Je suggère les deux premières de ces propositions seulement comme exemple. La dernière est nécessaire à l'accomplissement de l'objet désiré, car elle aurait pour résultat la construction de la première section du chemin de fer du Pacifique.

En ajoutant aux $5,060,000 que l'on recommande d'employer à l'agrandissement des canaux, la somme de $800,000 pour assurer l'établissement des lignes de steamers ci-dessus mentionnées, et $2,500,000 pour la construction du chemin de fer susdit de Montréal au lac Huron, à la décharge ou près de la rivière des Français, mon estimation ne s'élèverait qu'à $8,300,000 au lieu des $19,170,000 de dépense recommandée par les autres commissaires, et cela quand ce que je propose serait d'un avantage plus grand, plus immédiat pour le Canada que la somme immense que l'on veut affecter à des améliorations d'une utilité douteuse, surtout à cette heure que la prépondérance des chemins de fer sur les canaux est incontestablement établie, et surtout maintenant que l'expérience et une meilleure régie des chemins bien construits ont prouvé que ces entreprises étaient des placements assez profitables, car malgré la grande et récente augmentation de la population et du commerce, il y a *diminution remarquable* dans les recettes provenant des voies artificielles de communication par eau.

La question commerciale ayant été complétement traitée par les questions et réponses publiées sous forme d'appendice au rapport des commissaires, je suis d'avis que ce rapport devrait être accepté comme définitif et la commission dissoute, vu que ce qui reste à faire se compose entièrement de calculs du ressort d'ingénieurs de profession, lesquels se chargeraient d'une grave responsabilité en choisissant de nouvelles lignes pour les canaux comme ceux de Thorold à Port Dalhousie ou Niagara, et de la baie Verte au bassin de Cumberland.

Vu les graves erreurs, complètement attribuables aux ingénieurs, commises dans le choix de localités pour des canaux, telles que celle qui a eu pour résultat la construction d'un canal inutile sur le St. Laurent, où de simples déversoirs et l'approfondissement du lit du fleuve eussent évité cette construction, et aussi parce qu'à un autre endroit du St. Laurent on a localisé et construit un canal sur le mauvais côté de ce fleuve, et que le canal des Chats, sur l'Outaouais, qui a coûté $373,191, a été construit à la mauvaise place, de sorte qu'il en coûterait moins d'abandonner cette route et d'en ouvrir une nouvelle ; et aussi parce qu'aucun renseignement autre que ceux donnés par les livres bleus ne pourrait être obtenu de l'ingénieur-en-chef du département des travaux publics, je suis porté à croire qu'il serait on ne peut plus inopportun de commencer les travaux dispendieux recommandés par le présent ou par aucun rapport d'ingénieur fait sous les auspices de personnes attachées à des théories particulières.

En conséquence, je suggère, avec toute la réserve voulue, qu'un conseil honoraire d'ingé-s, dont cinq formeraient un quorum, soit nommé par le gouvernement, ces ingénieurs ne nt être payés que lorsqu'ils seront employés. La distinction attachée au titre d'ingénieur ltant du gouvernement serait un objet digne d'ambition qui stimulerait le zèle de ces nes de profession à apporter de l'exactitude dans leurs travaux, et aurait ainsi un résultat tageux pour le gouvernement, car il aurait là le moyen peu coûteux d'obtenir l'opinion orités de première classe sur les nombreuses et importantes questions qui devront se pré-r à l'égard des grands travaux publics actuellement à l'étude et pour ceux qui pourront projetés plus tard.

En examinant et analysant les témoignages et faits qui m'ont amené à toutes les conclu- qui précèdent, je n'ai été mu que par le désir de ne recommander que ce qui, moyennant ébourse rationel, était le plus propre à atteindre le but pour lequel la commission a été née, c'est-à-dire ce que je considérais comme de sages dispositions pouvant faciliter le sur- de commerce que doivent nous valoir la politique fédérale, l'ouverture du Nord-Ouest et lonisation de notre immense pays.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

G. LAIDLAW.

Honorable J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat pour le Canada, Ottawa.

No. 55.

REPONSE

A une adresse de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 8 mars 1871, demandant un état indiquant les péages perçus sur le canal St. Pierre depuis qu'il a été ouvert au commerce ; aussi le nombre de navires qui ont passé par ce canal, le nom de chacun de ces navires, son tonnage, les noms des employés sur le dit canal et leurs émoluments respectifs ; aussi, le rapport fait par l'ingénieur ou le surintendant qui est chargé du canal sur l'état de l'ouvrage.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 3 avril 1871.

No. 56.

REPONSE

A une adresse de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 8 mars 1871, demandant toute correspondance entre le département de la marine et des pêcheries et le gouvernement de la Province d'Ontario au sujet des terres de la péninsule de Presqu'Ile, dans le township de Brighton, avec les rapports du dernier arpentage et évaluation des dites terres.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT,
OTTAWA, 4 avril 1871.

[*Conformément à la recommandation du comité des impressions, ces réponses ne sont pas imprimées.*]

No. 57.

REPONSE

A une adresse de la Chambre des Communes, datée le 8 mars 1871, demandant le rapport de l'officier envoyé pour explorer les rivières Madawaska et St. Jean.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

Département du Secrétaire d'Etat.
Ottawa, 4 avril 1871.

No. 58.

ETAT

Des dépenses faites pour impressions et reliures sans soumissions, en vertu de l'acte concernant la charge d'imprimeur de la Reine et les impressions publiques.

No. 59.

REPONSE

A un ordre de la Chambre des Communes, daté le 8 mars 1871, qu'il soit mis devant la chambre par l'officier qu'il appartient—copie de toute correspondance entre le gouvernement ou le département des travaux publics, et le gérant actuel et les ci-devant gérants des chemins de fer du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, au sujet de l'administration desdits chemins, et des taux du tarif exigibles sur les dits chemins depuis le 1er juillet 1867 ; aussi, des états indiquant les prix du tarif maintenant en force et tous les changements qui ont été faits au dit tarif depuis la date sus-mentionnée ; aussi, copie de tous rapports et de tous états de compte de revenu et de dépense fournis par le dit gérant ou les dits gérants depuis la dite date.

[*Conformément à la recommandation du comité des impressions, ces réponses sont pas imprimées.*]

TROISIÈME RAPPORT ANNUEL

DES

DIRECTEURS DES PÉNITENCIERS

DE LA

PUISSANCE DU CANADA,

POUR L'ANNÉE 1870.

IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA :
IMPRIMÉ PAR I. B. TAYLOR, 29, 31 ET 33, RUE RIDEAU.

1871.

TABLE DES MATIÈRES.

TROISIÈME RAPPORT ANNUEL

DES

DIRECTEURS DES PÉNITENCIERS

DE LA

PUISSANCE DU CANADA,

POUR L'ANNÉE 1870.

—o—

A Son Excellence le Très Honorable John, Baron Lisgar, G. C. B., G. C. M. G., etc., etc., etc., Gouverneur-Général du Canada, etc., etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

Conformément à l'acte 31 Vict., chap. 75, les directeurs ont l'honneur de soumettre leur rapport annuel sur l'état des pénitenciers de la Puissance, pour l'année 1870.

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

Les directeurs constatent avec une bien grande satisfaction les progrès qu'a faits cette institution dans le cours de l'an dernier, tant au point de vue moral qu'économique. Mais c'est en songeant au progrès moral plutôt qu'au progrès matériel que les directeurs se plaisent à consigner ici toute la satisfaction qu'ils éprouvent.

Envisagée au point de vue de l'hygiène, de la discipline et de l'industrie, cette prison peut à juste titre être considérée comme étant dans un état de florissante prospérité, comme l'on pourra s'en convaincre en consultant les rapports des officiers préposés aux différents départements.

Les changements diététiques survenus pendant les deux dernières années ont produit les plus heureux résultats pour la santé et le tempérament des détenus, ce qui est un contraste frappant avec le mécontentement provenant trop fréquemment de la qualité inférieure de nourriture fournie par contrat.

Pour effectuer la réforme des détenus, ou pour rendre leur travail profitable, il faut soigneusement éviter de recourir à une injuste sévérité ou à la privation de nourriture, deux moyens infaillibles de provoquer l'insubordination ou la paresse.

La douceur des punitions, telle que démontrée dans le tableau affecté à cet objet dans les statistiques, témoigne hautement de la bonne conduite générale des détenus.

Les faveurs accordées, surtout la remise de la peine, pour bonne conduite et industrie, ont produit les plus heureux résultats, et les directeurs entrevoient de nouveaux avantages dans le système de récompenses projeté. L'expérience prouve presque journellement que les bons traitements, joints à des marques tangibles d'encouragement, exercent une bien salutaire influence sur le détenu.

La disposition à laquelle Votre Excellence a si gracieusement donné sa sanction et qui a été ratifiée par le parlement, dans le but d'accorder au détenu une partie de ses gains pour son propre bénéfice ou celui de sa famille, aura, à coup sûr, l'effet de l'encourager à se bien conduire et à se montrer industrieux, tout en amenant un changement pour le mieux dans ses tendances et ses habitudes.

Mais, tout en reconnaisant la valeur de l'influence morale dans l'œuvre de la réforme, les directeurs ne sauraient perdre de vue la nécessité de déployer de la sévérité avec les endurcis ou les intraitables. Le fait est que dans tous les cas où la réforme est l'objet que l'on a en vue, la première partie de l'incarcération devrait être très rigoureuse ; le détenu serait alors en mesure de mieux apprécier les faveurs et les indulgences qui résultent de la bonne conduite et de l'industrie et de faire de plus grands efforts pour les mériter.

Dans ce but, une prison pénale construite de manière à donner suite au principe de l'isolement absolu, tel que cela se pratique en Irlande (où la réforme criminelle a été résolue d'une manière si satisfaisante sous le système inauguré par Sir Walter Crofton), est une nécessité indispensable, et c'est avec le plus vif plaisir que les directeurs se plaisent à témoigner en faveur de la libéralité éclairée du prédécesseur de Votre Excellence qui avait bien voulu sanctionner la construction d'une semblable prison.

Dans le cours de l'année, l'on a effectué une réduction considérable dans le personnel de l'établissement. Plusieurs des officiers étaient incapables, d'autres avancés en âge ; de sorte que leur démission était devenue une nécessité.

Les vacances, quand la chose était nécessaire, ont été remplies d'après le principe des promotions, lorsqu'on a pu l'appliquer avec avantage.

Ce système a causé une satisfaction générale parmi les officiers, en ce sens qu'ils y ont vu des chances d'avancement et qu'ils comprennent la nécessité d'accomplir leurs devoirs avec zèle. Le personnel, règle générale, est supérieur à ce qu'il était pour la raison qu'on y a introduit d.s éléments nouveaux et plus intelligents.

Les directeurs ont cru devoir recommander, dans le but de se procurer de meilleurs officiers, que le minimum du salaire soit modifié et que le salaire actuel des employés les plus capables, soit augmenté.

Le plus grand nombre des officiers démis ont été recommandés à la favorable considération du gouvernement, et dans presque chaque cas une gratification leur a été accordée.

La main-d'œuvre directement contrôlée par les autorités de la prison a été employée durant l'année à des travaux également avantageux au détenu et profitables à l'institution.

Jamais auparavant il n'y a eu autant d'ouvrage fait que l'an dernier dans les ateliers du gouvernement ; ajoutons que les prix ont atteint un chiffre très-élevé.

L'importance du chemin de fer a été hautement appréciée cette année. Il est vrai qu'il a coûté fort cher, mais les profits qu'on en retire ne tarderont pas à équilibrer ses frais de construction. Déjà il a eu pour effet d'augmenter considérablement la valeur des carrières, et les améliorations qui se font actuellement au quai du pénitencier feront de ce point le plus avantageux sur le lac pour charger les bateaux de lest ou d'autres pierres—opération qui rapporte de beaux revenus à l'institution.

Il y a eu une diminution considérable, depuis deux ou trois ans, dans le revenu provenant de la main-d'œuvre affermée. Dans le cours de l'an dernier, cependant, le travail des détenus employés par les autorités de la prison, bien que beaucoup moins nombreux que les années précédentes, a produit un revenu plus considérable.

Ce fait est d'autant plus consolant que les détenus devront, en toute probabilité, retirer de plus grands bénéfices des travaux exécutés sous le contrôle des autorités de la prison que de ceux qui se font sous la surveillance des entrepreneurs et qui, étant presque tous faits à l'aide de machines, ne sauraient apprendre un métier.

L'on trouvera, sur la situation financière de l'institution au point de vue de l'entretien et des profits, des détails dans le rapport du sous-préfet ; cette situation témoigne hautement en faveur de la prudence et de l'énergie déployées par cet officier pendant qu'il a rempli la charge de préfet.

Nonobstant le fait consolant que le travail des détenus peut être rendu profitable au point de vue pécuniaire, cependant les bénéfices provenant de la main-d'œuvre exploitée par des entrepreneurs doivent être grandement dépréciés aux yeux de ceux qui réfléchissent, si l'on songe que tout ce que l'entrepreneur gagne pécuniairement, le détenu le perd moralement.

Le désir de réaliser des profits pécuniaires ou, en termes autres, l'idée de voir le pénitencier faire ses propres frais, que l'on place, comme le grand but, après la punition et la sûreté du détenu, commence à céder le pas devant le désir plus généreux et plus humain de le réformer.

Le système d'affermer le travail des détenus, qui a été si longtemps en faveur aux Etats-Unis, est maintenant, à cause de sa tendance à neutraliser les efforts faits dans le but d'amener la réforme des détenus, l'objet des attaques les plus graves de la part des personnages éminents qui composent l'association des prisons dans ce pays.

Ces philanthropes éclairés continuent énergiquement à supplier le corps législatif de mettre un terme à ce système, afin que le détenu puisse être placé sous les soins exclusifs de ceux qui ont intérêt à opérer sa réforme.

Les directeurs, tout en souhaitant cordialement que leurs bienveillants voisins réussissent dans leur croisade contre un système aussi vicieux, espèrent sincèrement que s'ils n'ont pas l'honneur de les précéder, au moins ils ne seront pas lents à les suivre dans l'obtention de cette importante réforme.

L'on pourra peut être critiquer la décision à laquelle en sont arrivés les directeurs de recommander l'abolition du système d'affermer le travail des détenus; mais qu'on le sache bien, ils ne le font que parce qu'il existe des raisons multiples à l'appui de leurs recommandations; convaincus comme ils le sont que des travaux d'utilité publique peuvent employer pendant bien des années à venir la main-d'œuvre de tous les détenus en état de travailler, ils n'hésitent donc pas à affirmer que le public n'y perdra rien, tandis qu'au point de vue de la réforme, le détenu sera placé dans une position mille fois plus avantageuse.

L'effet salutaire produit sur la santé des détenus par la grande consommation de végétaux, a engagé les directeurs à mettre en culture une bien plus grande étendue de terrain. La main-d'œuvre ainsi employée contribuera à la prospérité de l'institution en même temps qu'au bien être des détenus.

L'on a récemment fait des améliorations dans le but de mieux aérer les édifices, et les directeurs se proposent de donner encore plus de développement à ces travaux.

Il y a eu une diminution considérable dans le nombre des réclusions depuis deux ou trois ans, diminution que les directeurs ne sauraient expliquer par aucune raison bien marquée. S'il fallait l'attribuer à une amélioration dans les mœurs de la population criminelle, il faudrait, à coup sûr, s'en réjouir, mais la cause en est si imparfaitement connue qu'on ne peut que faire des conjectures à ce sujet. La diminution dont je parle ne se borne pas au pénitencier de Kingston, mais les directeurs la retrouvent aussi dans ceux de St. Jean et Halifax, et ailleurs encore.

C'est avec le plus vif regret que les directeurs ont à annoncer le décès du premier officier de l'institution, survenu au commencement de l'année.

Le ci-devant préfet, feu J. M. Ferres, écuier, avait apporté avec lui dans l'institution qu'il ne devait diriger que si peu de temps, toutes les qualités propres à en faire un administrateur de premier ordre. Pendant qu'il eut la charge du pénitencier de Kingston, il réussit à faire voir qu'il possédait de rares qualités administratives, une grande connaissance pratique des devoirs qu'il avait à remplir et le désir sincère de les remplir scrupuleusement. S'il eût survécu, il est incontestable qu'il aurait consacré tous ses efforts à donner à cette institution à laquelle il s'était identifié toute l'importance qu'elle est destinée à atteindre. Ses travaux bien que partiellement accomplis, auront toujours l'effet de grandement alléger la tâche de son successeur.

Les directeurs ont un autre pénible devoir à remplir, celui d'annoncer la perte grave que l'institution vient de subir par le décès de son excellente matrone, Mme. Plees, qui réunissait au plus grand zèle de bien grands talents administratifs. Cette dame si regrettée possédait au plus haut degré l'art si difficile d'exercer sur les personnes confiées à ses soins une influence salutaire résultant plutôt de ses qualités personnelles que de l'exercice de la sévérité. La mort de cette dame est une perte presqu'irréparable pour une institution de ce genre.

Il n'est guère possible dans ce rapport sur les opérations de l'an dernier, de parler d'une nomination faite le premier janvier dernier. Cependant les directeurs ne croient pas qu'il soit déplacé ici de déclarer que la nomination de M. Creighton, récemment faite par Votre Excellence, est accueillie partout avec faveur, en ce sens qu'elle assure à cette importante institution les services d'un officier en tous points capable de remplir les hautes et difficiles fonctions qui lui sont attribuées.

Le tout respectueusement soumis.

TERENCE J. O'NEIL,
Président.

ASILE DE ROCKWOOD.

Ce vaste et solide édifice en pierre, l'œuvre des détenus de Kingston, en est rendu à u degré d'achèvement tel qu'il a pu être occupé.

En toute occasion, lors des visites qui y ont faites par les directeurs pendant l'année, i l'ont invariablement trouvé dans un état parfait de propreté et de bon ordre ; aussi, ont-i beaucoup de plaisir à témoigner en faveur de l'énergie et du dévouement de son médecin, Dr. Dickson.

Les changements récents à la suite desquels la buanderie, l'atelier des charpentiers d'autres appartements ont été convertis en dortoirs, ont donné de l'espace pour loger 50 ou 6 malades de plus, de sorte qu'aujourd'hui on peut recevoir confortablement 400 personnes dar l'institution.

Un grand besoin qui se fait sentir, est l'insuffisance du terrain dependant des édifices pour les besoins ordinaires il faudrait à une pareille institution au moins 100 acres de terrai sur lesquels on récolterait les légumes nécessaires et qui pourraient offrir le pâturage à u nombre suffisant de vaches.

A part la valeur intrinsèque du terrain, les aliénés y gagneraient beaucoup à le cultive Pour toutes ces raisons il est à espérer que le gouvernement ne tardera pas à voir la nécessit qu'il y a de se procurer un pareil terrain.

Le médecin énonce dans son rapport les raisons qui l'engagent à demander la séparatio de cette institution du pénitencier de Kingston et son transfert au gouvernement d'Ontario.

Jusqu'à ce qu'ils soient officiellement invités à le faire, les directeurs s'abstiennent d formuler leur opinion sur ce sujet ; mais il faudra, dans le transfert de l'asile de Rockwoo au gouvernement d'Ontario, considérer la difficulté de pourvoir au soin des détenus aliéné Si le projet du Dr. Dickson était adopté, il serait nécessaire de créer un asile séparé pour l détenus aliénés.

Le médecin de l'institution se plaint avec droit du malaise que l'on a fait subir à s malades, dans le cours de l'hiver dernier, en ne chauffant pas suffisamment certaines parties d l'édifice. Il est vrai, comme le dit le Dr. Dickson, que la quatrième chaudière n'a jamais ét installée, mais il est également vrai que la partie de l'édifice que devait chauffer cet chaudière n'a jamais été érigée, non plus.

Dans le premier plan, l'on avait l'intention de faire des additions à l'est et à l'ouest, c'était dans le but de les chauffer que l'on songea à construire une quatrième chaudièr L'unique raison pour laquelle il n'existe pas de quatrième chaudière est que ces additions n'o pas été faites.

D'après les remarques du Dr. Dickson sur les défectuosités de la ventilation, l'on sera porté à croire que les directeurs ne comprenaient pas la portée de cette lacune ; il est donc bo de dire qu'ils ont fait tout leur possible pour se rendre à son désir.

L'expérience faite dans le but d'améliorer la ventilation a heureusement réussi, et c n'est qu'à cause de la demande extraordinaire de la main-d'œuvre que ces améliorations n'or pas été amplement effectuées.

Il est vrai que l'on eût pu les terminer plustôt en recourant à la main-d'œuvre du dehor mais l'inopportunité d'en agir ainsi, pendant que les détenus qui coûtent tant au pay pouvaient faire l'ouvrage, est manifeste.

Il fait peine aux directeurs d'avoir à critiquer sévèrement le rapport de l'un des officier mais comme d'après l'ambiguïté des remarques contenues dans le second paragraphe du rappo du Dr. Dickson, sous l'entête "ventilation," le lecteur pourrait en inférer qu'il est mort di malades en conséquence de la négligence coupable des directeurs, il est bon, croyons-nous, d réfuter cette assertion.

Il y avait certainement une latrine, mais une seule, dans l'aile ouest qui était en mauvai état ; or, (ce que l'on ne pourrait certainement pas inférer des remarques du médecin) dè que les directeurs furent avertis de la détectuosité, ils se hâtèrent de faire faire les réparation nécessaires.

Quant à l'état hygiénique de l'institution, les directeurs sont entièrement de l'avis du médecin au sujet de la ventilation et du chauffage ; relativement aux latrines et aux bains, sauf la latrine dont il est parlé plus haut,) ils n'exigent pas ni n'ont exigé de réparations.

Quant aux amusements dont l'absence s'est certainement fait sentir, le seul moyen de se les procurer, jusqu'à ce qu'arriva le temps convenable de demander un crédit au parlement, était celui recommandé par les directeurs, l'économie de la faible somme nécessaire, $400, sur le fonds d'entretien, objet, on le supposait, très facile à atteindre. Cette supposition était d'autant plus exacte que la dépense de l'année n'a pas absorbé tous les fonds disponibles.

Quant au paragraphe dans lequel il fait allusion à une partie de son dernier rapport annuel, que l'on a retranchée, les directeurs sont d'avis que le Dr. Dickson a certainement dû perdre de vue le fait que cela n'a eu lieu que conformément à la règle qui exige que rien ne soit introduit dans le rapport annuel, à moins d'avoir été soumis au Bureau.

Dans le cours de l'an dernier, l'on a fait beaucoup de travaux destinés à améliorer et embellir les terrains, et c'est avec plaisir que les directeurs s'unissent au médecin pour reconnaître les services rendus par l'intendant, M. Blair, qui a fait faire ces améliorations.

PÉNITENCIER DE ST. JEAN, (N.-B.)

Comme au pénitencier de Kingston, le chiffre des détenus a diminué considérablement depuis deux ou trois ans ; cependant les travaux accomplis par les prisonniers, sont presqu'égaux à ceux des années précédentes.

C'est avec plaisir que l'on constate dans le rapport du préfet, qu'il n'y a pas eu de crimes d'une nature grave commis dans la prison durant l'année. L'on doit, sans aucun doute, attribuer cette heureuse disposition des prisonniers au désir de mériter la remise de la peine que leur assurent leur bonne conduite et leur industrie.

Comme on le verra par les rapports des chapelains et de l'instituteur, les prisonniers continuent à donner beaucoup de satisfaction, par leur bonne conduite, à ces différents officiers chargés de les surveiller dans leurs départements respectifs.

Le rapport du chirurgien constate que la santé des prisonniers a été excellente pendant tout le cours de l'année.

Les femmes, pour la plus part, sont employées à carder, filer et tisser les matériaux qui servent à confectionner leurs vêtements et ceux des hommes.

Les directeurs se trouvent dans l'obligation de faire observer, avec surprise et chagrin, que les résultats des manufactures ne semblent pas être du tout en rapport avec les capitaux placés et la quantité des matériaux qu'on y emploie.

Ils ont minutieusement examiné tous les items des dépenses et des revenus ; mais ils n'ont pu se rendre compte du faible rendement que les capitaux et la main-d'œuvre rapportent. Ils poursuivent encore leur enquête, mais les données à leur disposition ne sont pas suffisamment amples pour l'objet qu'ils ont en vue.

L'on a, dans le cours de l'été dernier, attiré l'attention des directeurs sur l'état d'impureté dans lequel se trouve le réservoir qui fournit l'eau à la prison.

Ce fait est dû à ce que les débris de deux abattoirs, érigés près de la prison, se sont introduits dans le réservoir.

Le préfet reçut instruction de la part des directeurs, d'avertir les propriétaires de faire enlever ces débris sans délai, mais ils n'y firent aucune attention. Le mal finit, en fin de compte, par devenir si intolérable, que les directeurs se crurent tenus d'ordonner à l'avocat du gouvernement de poursuivre les coupables.

Bien que, sous le rapport du rendement du travail des prisonniers, les directeurs se voient forcés d'admettre une lacune considérable, cependant ils croiraient manquer à leur devoir s'ils ne constataient que si, au point de vue de la propreté et du bon ordre, la prison est dans un état satisfaisant, cela est dû au préfet.

PÉNITENCIER D'HALIFAX (N. E.)

Dans le mois d'octobre dernier, il a plu à Votre Excellence nommer Robert Donki écuier, préfet de ce pénitencier.

Durant la plus grande partie de l'intervalle qui s'est écoulé entre le décès du ci-devan préfet, feu M. McGregor, et la nomination de M. Donkin, près de deux ans, les fonctions o été remplies par M. Charles Ross.

En justice pour cet officier, choisi par les directeurs parmi les gardiens, nous devons dir que pendant le temps qu'il a provisoirement rempli les fonctions de préfet, il s'est acquitté d ses devoirs de la manière la plus satisfaisante et la plus propre à mériter en tout temp l'approbation des directeurs.

En appréciation de ses services, les directeurs recommandèrent la nomination de M. Ros au poste de gardien-en-chef, et ils ont le plaisir de constater qu'il a plu à Votre Excellenc approuver cette nomination, mesure qui, ils n'en doutent pas, encouragera les autres à bie s'acquitter de leurs devoirs.

Comme dans les autres pénitenciers de la Puissance et même, en autant que l directeurs ont pu le constater, dans les autres institutions pénales, le chiffre des détenus subi une baisse considérable depuis les deux dernières années.

Cette diminution semble porter sur la classe des vagabonds plutôt que sur celle d personnes incarcérées pour des crimes plus graves et qui, d'ordinaire, sont plus robustes.

Les directeurs en sont arrivés à cette conclusion en constatant le fait que le revenu d la main-d'œuvre n'a presque pas baissé si on le compare à la diminution du chiffre de l population.

Si les autorités de St. Jean (N. B.) désirent utiliser le pénitencier situé en cette vill comme prison commune, il faudra nécessairement plus de logement pour les prisonniers d deux provinces condamnés à de longs termes d'incarcération, ce que ni la construction d édifices actuels ni l'emplacement ne peut permettre de faire avec avantage.

Si un pareil changement doit avoir lieu, il serait alors plus sage de construire un nouvelle prison qui ferait face aux besoins de toutes les provinces maritimes, tel que recom mandé par les directeurs dans un précédent rapport.

Les rapports des chapelains et du chirurgien témoignent hautement de la conditio morale et sanitaire de l'institution. Et l'état de propreté et de bon ordre que les directeur ont toujours observé dans la prison et ses dépendances prouve clairement que les officier sont à la hauteur de leur position.

RAPPORT DU PRÉFET INTERIMAIRE DU PÉNITENCIER DE KINGSTON, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1870.

PÉNITENCIER DE KINGSTON,
7 février 1871.

T. J. O'NEIL, écuier,
Président des directeurs des pénitenciers, etc.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur l'état et les progrès du pénitencier de Kingston, pour l'année expirée le 31 décembre 1870.

Bien que, dans un sens officiel, ma charge de préfet intérimaire ne date, à proprement parler, que du 21 avril, la maladie presque continue du ci-devant préfet m'a forcé, comme sous-préfet, fréquemment et pendant des époques prolongées, de prendre la surveillance de la prison pendant la première partie de l'année, ce qui fait que mon rapport couvre l'année entière.

Dans le but de simplifier les choses, j'ai cru qu'il valait mieux, dans la classification des différents sujets, suivre, autant que possible, la méthode adoptée dans le rapport du préfet pour 1869.

Le fait le plus important en même temps que le plus douloureux que j'aie à signaler est le décès du préfet, James Moir Ferres, écuier. Il est mort après une maladie prolongée, le 21 avril.

Je ne saurais passer à un autre sujet sans dire quelques mots de la trop courte carrière de M. Ferres comme préfet. Il semblait consacrer toute sa pensée à l'œuvre dans laquelle il était engagé. De bonne heure, le matin, et tard, le soir, on le trouvait toujours prêt à remplir sa tâche, du moment qu'il se croyait appelé par ses devoirs. Ses efforts n'ont pas été stériles, et je suis intimement convaincu qu'il a grandement contribué au développement de la cause de l'humanité et de la civilisation parmi les malheureux habitants de cette institution; aussi, a-t-il été généralement regretté par eux, et ce n'est pas là le plus léger tribut à sa mémoire.

DISCIPLINE PARMI LES OFFICIERS.

J'ai peu à dire sur ce chef. Il n'y a, somme toute, que peu de plaintes à faire. Il y a bien eu quelque négligence de devoirs, mais il n'y a là rien de surprenant, quand l'on songe que les employés sont au nombre de plus de 100; l'ordre et l'obéissance n'ont pas cessé de prévaloir.

LIVRES DE COMPTES.

Je suis heureux de vous informer que les irrégularités qui ont provoqué les observations faites à ce sujet dans le rapport de 1869 ont, en grande mesure, cessé d'exister. Les livres sont régulièrement contrôlés chaque mois par le commis et le garde-magasin, ce qui assure l'exactitude non-seulement du livre général tenu par ce dernier, mais encore celle des livres des différents départements. Les livres du comptable sont également bien tenus.

DISCIPLINE PARMI LES DÉTENUS.

Comme je partageais absolument les vues exprimées par le ci-devant préfet à ce sujet dans le rapport de 1869, je continuai, presque généralement, à suivre les moyens qu'il avait adoptés, non-seulement pour punir la désobéissance et l'indiscipline, mais encore pour récompenser le mérite, et cela avec le plus grand succès. La grande diminution dans le chiffre des punitions, surtout celle du fouet, que vous observerez en consultant "l'état des punitions" ci-annexé, parle hautement en faveur d'un système de tolérance relative par opposition au système de répression générale. En consultant le chapitre "Remise de la peine," vous ne manquerez pas d'observer que si le nombre des délinquants a diminué, il y a eu accroissement proportionné du nombre des détenus dont la conduite a été bonne. Durant l'année il y a eu peu de détenus libérés qui n'avaient pas gagné une remise considérable de leur peine. Je suis aussi d'opinion, d'après les faits recueillis en interrogeant les détenus au moment de leur libération, que la moyenne de ceux qui sortent réellement réformés s'est accrue considérablement dans le cours de l'an dernier.

TRAVAIL.

Le chemin à lisses (*tramway*) qui, au commencement de l'année dernière, avait ét poussé jusqu'à la porte occidentale, est maintenant achevé ; il traverse la cour et l'atelier de tailleurs de pierre. L'on peut aujourd'hui fournir la pierre aux tailleurs de pierre sans tran bordement ; à part une grande économie effectuée dans le louage des chevaux nécessaires pou amener la pierre des carrières dans la cour de la prison, l'on a encore épargné beaucoup d travail aux détenus qui autrefois transportaient la pierre à l'atelier dans des camions. L chemin à lisses transporte également le bois de chauffage de la Pointe à la cour à bois.

Au terminus du chemin, on a érigé une grue qui sert à charger et décharger la pierre

Le travail affermé est à peu près dans le même état qu'en 1869 ; il se poursuit dans l fonderie, l'atelier des meubles et l'atelier des cordonniers ; une tonnellerie fut affermée a printemps mais discontinuée pendant l'automne.

Dans les ateliers du gouvernement tout a progressé avantageusement pendant l'année, e la moyenne des bénéfices a constamment augmenté. Ce fait est attribuable, selon moi, non seulement à l'encouragement industriel que la remise de la peine fournit aux détenus mai encore, en grande mesure, aux efforts faits par les instructeurs de métiers, classe très précieus d'officiers qui, depuis deux ans, a grandement contribué au développement du travail de détenus, par ses résultats immédiats et aussi par le fait qu'elle a rendu les détenus plu capables de se procurer une honnête existence lors de leur sortie de la prison.

Le département des tailleurs de pierre a très-bien réussi durant l'année, et ses opération promettent de s'accroître de jour en jour. Plus loin, vous trouverez un état détaillé de bénéfices réalisés par les différents départements.

Un grand nombre d'hommes ont été employés en dehors des murs de la prison pendan l'année—une grande partie dans les carrières,—une bande considérable aux édifices de l'asil de Rockwood—une autre (des maçons) au mur de la prison pénale et une autre aux travau de la maçonnerie ; le reste sur la ferme, sur le quai, chargeant et déchargeant des bateaux, à l Pointe, cordant le bois, etc., etc.

Les hommes qui travaillent en plein air sont les mieux portants et les plus robustes de prisonniers. A ce sujet je puis observer, sans empiéter sur les détails qui sont plutôt d domaine du chirurgien, que cette année a été très-salubre, non-seulement pour ceux qu travaillaient au dehors, mais encore pour toute la population internée dans la prison.

ECOLE.

Je regrette de dire que dans ce département il y a eu peu de progrès et que cet état d choses est attribuable à des circonstances très-défavorables. Pendant la plus grande partie d l'année, l'école a été sous le contrôle de feu M. Benson, qui est mort au commencement d novembre ; il avait été absent quelques semaines auparavant, à cause de sa santé qui s'affa blissait depuis longtemps ; bien qu'autrefois très-compétent, cependant l'âge, ou plutôt l maladie l'avait rendu incapable, quelque temps avant son décès, de remplir ses devoirs d'un manière satisfaisante ; naturellement, l'école dût souffrir beaucoup de cet état de transition.

Le 21 novembre, M. Delaney fut chargé provisoirement du contrôle de l'école ; je doi ajouter que jusqu'à ce jour il s'est fort bien acquitté de ses devoirs.

REMISE DE LA PEINE.

Sous le chef de " Travail," j'ai déjà fait allusion à l'influence salutaire que ce privilég exerce sur les détenus, au point de vue industriel ; il me reste à vous dire que ses résultat sont également consolants sous d'autres rapports. La conduite générale des prisonniers s ressent avantageusement de la certitude qu'il dépend d'eux entièrement de voir abréger l terme de leur incarcération, et bien qu'en grand nombre de cas leur bonne conduite n'ait qu l'intérêt pour aiguillon, cependant les résultats n'en tournent pas moins à l'avantage de l'ordr et de la discipline dans l'institution. Quant à l'effet moral exercé sur les détenus par leu bonne conduite, je ne puis m'empêcher de penser que l'habitude seule contribuera grandemen

à les relever et à les rendre plus propres à vivre dans la société des autres, tout en créant dans leur esprit un sentiment qui se perpétuera même après qu'ils auront franchi les murs de leur prison.

A ce sujet on me permettra d'observer que j'ai appris, par expérience et en interrogeant les détenus lors de leur sortie, que l'un des moyens les plus puissants pour les engager à se bien conduire, est l'espoir d'être graciés. J'ai constaté que les détenus qui ont des amis par l'influence desquels ils espèrent être libérés, prennent un soin extrême de ne point se compromettre ou de donner lieu à la moindre plainte.

PUNITIONS.

Un fait bien consolant pour moi est de pouvoir dire qu'il s'est produit une diminution marquée dans le chiffre des punitions. Ceci se rapporte surtout aux crimes les plus graves dont la diminution m'a exempté de faire usage du fouet, sauf en quelques cas rares, et encore le châtiment a-t-il été infligé avec le moins de sévérité possible. Pour les détails, je prends la liberté de vous renvoyer aux tableaux ci-annexés.

ÉVASIONS.

Sous ce titre, j'ai un rapport très-pénible à faire. Le 7 juillet dernier, deux détenus, Daniel Mann et John Smith, furent laissés au four à chaux pendant l'heure du diner, sous la surveillance du garde Henry Trail. Lorsque l'escouade du garde Groves arriva à la carrière, après le diner, ils découvrirent le cadavre du garde Trail près du four. Il parait qu'il avait été tué par les deux détenus, qui s'étaient ensuite évadés. Je dois dire ici que si le garde les eût surveillés avec soin, ce crime n'aurait jamais pu être commis, car ce n'est que parce qu'il laissa l'un d'eux se mettre en arrière de lui, qu'ils purent accomplir leur dessein. Les fugitifs furent repris le 18 juillet, près du lac Graham, et ramenés au pénitencier le 19.

Ce fut la seule évasion qui eut lieu dans le cours de l'année. Une tentative fut faite par deux détenus, Philander Allen et Peter Almond, de se sauver de la carrière pendant qu'ils y travaillaient en septembre dernier ; mais ils furent rejoints une heure après, les gardes les ayant à peine perdus de vue.

APPROVISIONNEMENT DE LA VIANDE.

Le mode d'approvisionnement de viande inauguré en 1869, fut continué en 1870, avec les plus heureux résultats. La viande de bœuf et de mouton est d'excellente qualité, et on l'obtient à bien meilleur marché qu'on ne le pourrait faire au moyen d'un contrat. La mauvaise viande et les rations insuffisantes, qui se renouvelaient si souvent autrefois, sont aujourd'hui inconnues dans l'institution ; non-seulement la viande de boucherie est-elle bien supérieure à celle qui était autrefois fournie par les entrepreneurs, mais elle coûte encore bien moins cher. La viande achetée dans l'automne de 1869, nous dura jusque vers le 1er mai 1870 ; et celle que nous avons maintenant en magasin nous durera également jusque vers la même époque de 1871. Afin de vous permettre de juger d'un coup-d'œil du coût de la viande pour l'année, de mai 1870 à mai 1871, je vous soumettrai les chiffres suivants :—

Viande employée du 1er mai 1870 au 9 janvier 1871,	127,177¾lbs	
En magasin le 9 janvier, (pour jusqu'au 1er mai,)............	56,110	
Total..........	183,287¾	
Payé pour cette viande..		$9,451 54
Retiré de la vente des peaux (16,430lbs,)......................	$1,133 75	
" " de 103 peaux de mouton.........................	103 00	
4,983lbs de suif à chandelle, etc., à 10 cts........................	498 30	
250 " " employé à la cuisine, @ 12½cts..............	31 25	
		1,766 30
Ce qui porte le coût de la viande à............		$7,685 24

ou, au prix moyen de $4 19 par cent livres ; ceci comprend 10,910lbs, de mouton qui, si on l'évalue à 5½ ou 6cts. la livre, réduit le prix du bœuf d'autant. Vous savez que, lorsque nous demandâmes des soumissions l'année dernière, après avoir en vain offert d'accepter plusieurs de celles qui avaient été faites, la plus basse que nous n'avions pas voulu accepter, était de $5 90 par 100lbs. Si nous avions adjugé le contrat à ce taux, 183,288lbs. de bœuf nous auraient coûté $10,813 99, ou $3,128 75 de plus que nous n'avons payé, tandis que, à en juger par l'expérience du passé, ce bœuf aurait été d'une qualité fort inférieure.

ECONOMIE.

Les résultats très-satisfaisants que démontrent les rapports du comptable ci-annexés donneront de meilleurs renseignements à ce sujet que tout ce que je pourrais en dire. Il n'est pas hors de propos, néanmoins, de comparer les dépenses de l'année dernière avec celles de l'année précédente, telles qu'établies par l'état No. 1 :—

No. 1.

Etat comparatif des dépenses du pénitencier de Kingston, entre le 1er *janvier et le* 31 *décembre* 1870.

Payé pour salaires et approvisionnement jusqu'au 31 décembre		$95,739 73
" " non payés au 31 décembre ...		1,266 40
" bordereau de paie supplémentaire (pour arrérage dû au préfet intérimaire)		694 42
Payé pour achat d'animaux de boucherie		4,905 00
" literie de caserne		1,040 00
" papeterie		362 00
		$104,007,00
Moins.		
Somme payée pour matériaux de l'asile de Rockwood....	$4,232 71	
" " pour le pénitencier	2,164 24	
Somme due pour literie fournie au pénitencier de St. Jean........	457 00	
Somme due pour peaux de bœufs et de moutons vendues.	1,236 75	
" payée comme gratification aux employés mis en retraite, pas imputable à l'entretien	2,050 00	
		10,140 70
Coût net de l'entretien		$93,866 45

Dépenses comparatives de 1869–70.

Payé pour salaires et provisions au 31 décembre 1869........		$135,956 80
Moins.		
Somme payée pour les édifices de Rockwood	$9,360 23	
" " du pénitencier	2,840 31	
		12,200 54
		$123,756 26

A déduire.

Pour excédant de population en 1869 sur 1870—soit ⅛c	$15,469 53
Coût net de l'entretien en 1869	108,286 73
" " 1870	93,886 45
Economie	$14,420 28

No. 2.

Etat comparatif des revenus du pénitencier de Kingston, pour les années 1869-70.

Reçu pour travail et ventes d'effets, 1870	$48,324 31	
Moins.		
Reçu là-dessus pour travail et ventes appartenant à 1869	2,413 29	
		$45,911 02
Ajoutez.		
Pour ventes à la corporation de Toronto—à recevoir....	$440 00	
" au chemin de fer du Nord "	347 50	
" à l'asile de Rockwood "	654 83	
" à Cameron et Mudie et autres "	393 33	
Pour balance du travail des détenus pour l'année	4,169 37	
		6,005 53
		$51,916 05
1869.		
Reçu pour travail et ventes	$39,424 95	
A déduire.		
Pour excédant de population en 1869 sur 1870—soit ⅛	4,928 11	
		34,497 84
		$17,419 21

Différence comparative en faveur de 1870, sur la base d'un nombre égal de détenus.

No. 3.

Recettes du pénitencier de Kingston, pour l'année finissant au 31 *décembre* 1870.

Argent reçu sur travail et ventes	$45,911 02
Dettes de l'année (non perçues au 31 décembre.)	6,005 05
	$51,916 07

Report		$51,916 0
Travail des détenus non payé en argent, savoir :—		
Départements des tailleurs de pierre, maçons et des carrières	$17,319 89	
" des menuisiers et charpentiers	4,405 77	
" des forgerons	1,450 32	
" des cordonniers et selliers	2,098 92	
" des tailleurs	1,937 90	
" des surveillants	624 00	
" de la matrone	565 03	
" de la ferme et du jardin	121 72	
		28,524 5
Recettes		$80,440 6
Coût d'entretien		93,866 4
Déficit		$13,425 8

Compte de la main-d'œuvre employée dans l'institution, savoir :		
A la boulangerie, 5 hommes, 1,550 jours, @ 40 cts	$620 00	
A la buanderie, 4 hommes, 1,814 jours, @ 40cts	725 60	
Aux écuries et dans la cour, 9 hommes, 2,665 jours @ 30cts.	799 50	
Scieurs de bois, cordeurs et porteurs, 13 hommes, 4,201 jours, @ 25cts	1,050 25	
Dans le département de l'économe, le réfectoire, la cuisine, la cave aux viandes, nettoyer les dortoirs, les cours. blanchir les murs, veiller aux lampes, porteurs d'eau, 25 hommes, 8,021 jours, @ 20cts	1,604 21	
Dans la sècherie et la chambre des raccommodages, 22 hommes (principalement âgés et invalides), 5,678 jours, @ 10cts.	567 80	
A l'infirmerie, 7 hommes, 2,555 jours @ 30cts	766 50	
Aides du garde-magasin, de l'économe et des maîtres ouvriers, 4 hommes, 1,240 jours, @ 40cts	496 00	
		$6,639 8

L'état ci-dessus du revenu (No. 2), de $45,911 02, se borne aux recettes provenant du travail affermé et du travail fait pour le dehors, mais ne comprend pas les travaux de construction et de réparations mentionnés dans l'état No. 3, non plus que l'administration.

Cette forte diminution de dépense ne s'est pas effectuée sans que l'on prodiguât la plus stricte économie d'un côté, et de l'autre sans encourager l'activité et la diligence autant que possible dans toutes les branches qui contribuent à grossir les revenus de l'institution.

Je regrette d'avoir à annoncer la mort de Mme. Plees, la matrone, qui est décédée le 25 de janvier.

En terminant, permettez-moi d'exprimer ma parfaite satisfaction de la conduite des employés de l'institution, sans la cordiale co-opération desquels les résultats satisfaisants ci-dessus énumérés n'auraient pu être atteints. Je suis surtout redevable au chef-gardien McCarthy, dont le zèle et la bonne volonté m'ont permis de conduire les affaires de l'institution d'une manière qui, je l'espère, sera jugée satisfaisante par votre honorable bureau.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur

JOHN FLANIGAN,

Sous-Préfet.

TABLEAUX STATISTIQUES DES DÉTENUS.

RÉCAPITULATION.

—	Hommes.	Femmes.	Totaux.
Race.			
Blancs	162	18	180
Noirs	12	1	13
Sauvages	3	....	3
	177	19	196
Pays.			
Angleterre	29	2	31
Irlande	23	6	29
Ecosse	6	....	6
Canada	95	6	101
Etats-Unis	20	4	24
Terreneuve	1	....	1
Cap de Bonne-Espérance	....	1	1
France	1	....	1
Ile du Prince-Edouard	1	....	1
Suède	1	....	1
	177	19	196
Ages.			
15 à 20 ans	39	3	42
20 à 25 „	49	5	54
25 à 30 „	29	3	32
30 à 40 „	27	4	31
40 à 50 „	16	2	18
50 à 60 „	13	....	13
60 et au-dessus	4	2	6
	177	19	196
Religions.			
Baptistes	7	....	7
Catholiques	67	11	78
Eglise d'Angleterre	59	6	65
Méthodistes	20	1	21
Presbytériens	19	1	20
Congrégationellistes	1	....	1
Luthériens	1	....	1
Universellistes	1	....	1
Sans religion	1	....	1
Quakres	1	....	1
	177	19	196

TABLEAUX STATISTIQUES DES DÉTENUS.—*Suite.*

RECAPITULATION.

——	Hommes.	Femmes.	Totaux
Education.			
Ne sachant ni lire ni écrire	45	10	55
Ne sachant que lire	35	4	39
Sachant lire et écrire	97	5	102
	177	19	196
Etat civil.			
Célibataires	109	7	116
Mariés	58	10	68
Veufs ou veuves	10	2	12
	177	19	196
Habitudes morales.			
Abstinents	76	....	76
Tempérants	74	5	79
Intempérants	27	14	41
	117	19	196
Durée de la peine.			
2 ans	66	12	78
2 ans et 1 jour	1	....	1
2 ans et 2 mois	1	1	2
2 ans et 6 mois	5	....	5
3 ans	49	2	51
4 ,,	19	2	21
5 ,,	22	2	24
6 ,,	1	....	1
7 ,,	3	....	3
10 ,,	5	....	5
14 ,,	2	....	2
Pour la vie	3	....	3
	177	19	196
Crimes.			
Vol avec effraction	11	1	12
Larcin	72	16	88
Vol sur la personne	9	....	9
Vol de cheval	10	....	10
Félonie	6	....	6
Tentative d'incendie	1	....	1

TABLEAUX STATISTIQUES DES DÉTENUS.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

—	Hommes.	Femmes.	Totaux.
Crimes.—Suite.			
Blessures avec intention de meurtre	2	....	2
Vol de cheval et larcin	3	....	3
Incendie	7	2	9
Tentative de bestialité	1	....	1
Recel d'objets volés	2	....	2
Vol avec effraction et larcin	12	....	12
Larcin et recel	4	....	4
Vol d'animaux	4	....	4
Faux	5	....	5
Homicide	7	....	7
Blessure corporelle grave	3	....	3
Parjure	1	....	1
Incendie d'un pont	1	....	1
Blessure avec intention de faire un mal corporel grave	3	....	3
Viol	2	....	2
Vol de cheval et recel	2	....	2
Bigamie	1	....	1
Circulation de fausse monnaie	1	....	1
Vol de mouton	1	....	1
Obstructions sur un chemin de fer	1	....	1
Meurtre	3	....	3
Conspiration	2	....	2
	177	19	196
Occupations.			
Femmes	....	19	19
Imprimeurs	1	....	1
Peintres	3	....	3
Machinistes	3	....	3
Journaliers	89	....	89
Cordonniers	11	....	11
Tailleurs	6	....	6
Forgerons	4	....	4
Tourneurs	2	....	2
Plâtriers	1	....	1
Fermiers	9	....	9
Menuisiers	9	....	9
Tailleurs de pierre	5	....	5
Mouleurs	2	....	2

TABLEAUX STATISTIQUES DES DÉTENUS.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

—	Hommes.	Femmes.	Totaux.
Occupations.—Suite.			
Houilleurs	1	....	1
Bouchers	1	....	1
Tisserands	1	....	1
Commis	4	....	4
Jardiniers	1	....	1
Affileurs de scies	1	....	1
Marchands	1	....	1
Briquetiers	2	....	2
Matelots	4	....	4
Instituteurs	1	....	1
Boulangers	1	....	1
Garçons d'hôtel	2	....	2
Corroyeurs	1	....	1
Ingénieurs	2	....	2
Selliers	1	....	1
Tonneliers	1	....	1
Briqueteurs	1	....	1
Couvreurs	1	....	1
Barbiers	1	....	1
Ebénistes	2	....	2
Horlogers	1	....	1
Maçons	1	....	1
	177	19	196

TABLEAU du mouvement des détenus du pénitencier de Kingston, depuis minuit le 31 décembre 1869, jusqu'à minuit, 31 décembre 1870.

Description.	Hommes	Femmes	Total.	Hommes	Femmes	Total.
Restant à minuit le 31 décembre 1869............	....	....	....	668	45	713
Admis depuis :—						
Des prisons des comtés........................	177	19	196	....	....	....
De l'asile de Rockwood........................	....	....	....	177	19	196
				845	64	909
Libérés :—						
A l'expiration de leur peine......	158	12	170	....	....	....
Pardonnés	26	2	28	....	....	....
Envoyés à l'asile de Rockwood..................	9	2	11	....	....	....
Suicidé................................	1	0	1	....	....	....
Morts................................	12	0	12	....	....	....
Livré à l'état civil	1	0	1	207	16	223
Restant à minuit le 31 décembre 1870............	....	....	....	638	48	686

Pénitencier de Kingston,
6 janvier 1871.

LISTE NOMINALE des détenus récidivistes dans le pénitencier de Kingston, durant l'année 1870, et nombre de ré-emprisonnements.

No.	Nom.	Emprisonnements. 2e	3e	No.	Nom.	Emprisonnements. 2e	3e
1	Charles Donohoe............	1	....	15	John Smith	1	....
2	Jean B. Longpré............	1	....	16	John Devaney..............	1	....
3	Joseph Proctor	1	....	17	John Burke	....	1
4	John Ashley................	1	....	18	John Evans	1	....
5	Thomas Graham............	1	....	19	Benjamin Wilson	1	....
6	James Stormont	1	....	20	James Berry Steele	1	....
7	Eliza Whalen................	1	....	21	Edward Hall................	1	....
8	Thomas King................	1	....	22	Richard Nelligan	1	....
9	Bernard Keegan	....	1	23	Daniel Donnelly	1	....
10	Guillaume Ledoux	1	....	24	Hannah O'Connor	1	....
11	Leon Benard	....	1	25	Joseph Rouleau..............	1	....
12	Henry Wilson	1	....	26	Margarite Lacoste	1	....
13	John Lawler	1	....	27	Alexander Arnold	1	....
14	George Watt	1	....	28	Henry Thompson............	1	....
						25	3

Pénitencier de Kingston,
6 janvier 1871.

LISTE NOMINALE des détenus pardonnés durant l'année 1870 avec indication de leur cri[me] et du lieu de leur conviction.

No.	Nom.	Crime.	Lieu de leur conviction.
1	Richard Bretton	Félonie	Northumberland et Durham.
2	George W. McKenzie	Larcin et recel	York.
3	George Blackwell	Vol dans une poste aux lettres	Waterloo.
4	William Prout	Félonie	York.
5	John William	Tentative d'enlèvement	Essex.
6	Andrew Mervale	Meurtre	Montréal.
7	William Slavin	Aggression	York.
8	Michael Feuten	Crime d'incendie	Lambton.
9	Joseph Boucher	Vol d'une malle de la poste	Rimouski.
10	Anthony Waunch	Homicide involontaire	Simcoe.
11	Colin Compbell	Assaut	Grey.
12	Lucinda Hines *	Larcin	Victoria.
13	Thomas H. Green	Vol de cheval	Wellington.
14	John S. Mason	Meurtre	Middlesex.
15	Thomas Alexander	Assaut	Montréal.
16	Michael Conners	Infliction de blessures graves	Québec.
17	William Nolan	do do do	Québec.
18	John Mathew	Larcin	Norfolk.
19	George Dunn	Homicide involontaire	Kent.
20	Alfred Frennette	Vol d'une lettre à la poste	Québec.
21	Elie Bauvais	Félonie	Montréal.
22	John Sharpe	Larcin et conspiration	Elgin.
23	Leon Poulin	Vol avec effraction	Québec.
24	Jacques Turcotte	do	Québec.
25	Sandford Simmons	Coup de poignard	Bruce.
26	Ann Connolly	Larcin	Montréal.
27	William Woolley	Meurtre	Huron et Bruce.
28	Robert Black	Larcin	Prescott et Russell.

Pénitencier de Kingston,
6 janvier 1871.

LISTE NOMINALE des détenus décédés durant l'année 1870, avec indication de leur cri[me] et du lieu de leur conviction.

No.	Nom.	Crime.	Lieu de leur conviction.
1	Leonhurst Becker	Crime d'incendie	Perth.
2	Jean B. Corriveau	Meurtre	Québec.
3	Thomas Tomico	Larcin	Elgin.
4	Themeuse Wilham	Vol de bestiaux	Kent.
5	John Cochrane	Larcin	Frontenac.
7	Antoine Lacoste	Meurtre	Montréal.
7	Henry Smith	Larcin	Lambton.
8	Isaac Shanklin	do	Elgin.
9	Solomon Albert	Rapt	Halton.
10	Gasper Waller	Larcin	Wentworth.
11	Larkin Hooker	Vol de cheval	Essex.
12	John Rieley	Félonie	Lincoln. (Suicide.)
13	Owen Clifford	Crime d'incendie	Lincoln.

Penitencier de Kingston,
6 janvier 1871.

Liste Nominale des détenus envoyés à l'asile de Rockwood, durant l'année 1870,—avec indication de leur condition actuelle.

No.	Noms.	Condition actuelle.
1	William Begg	Un peu mieux.
2	Benjamin Lamb	Pas mieux.
3	Francis Murat	Beaucoup mieux.
4	J. F. C. Benedict	Pas d'espérance de mieux.
5	Catherine Caulfield	Mieux.
6	Patrick Sullivan	Beaucoup mieux.
7	Patrick Daily	Pas mieux.
8	Susan Brown	Même état.
9	William Shaw	Même état.
10	Charles Brough	Mieux.
11	William Barr	Pas mieux.

Pénitencier de Kingston,
6 janvier 1871.

RÉMISSION DE PEINES.

Tableau de la moyenne du nombre de jours de rémission gagnés par la bonne conduite et l'industrie de détenus libérés du pénitencier de Kingston, durant l'année 1870 :—

7	détenus	ont gagné	une moyenne de	$10\frac{1}{2}$	jours chacun.
1	"	"	"	23	jours.
5	"	"	"	$34\frac{4}{5}$	jours chacun.
3	"	"	"	$43\frac{3}{4}$	"
2	"	"	"	57	"
12	"	"	"	$64\frac{3}{4}$	"
35	"	"	"	$75\frac{1}{8}$	"
18	"	"	"	85	"
18	"	"	"	$95\frac{1}{3}$	"
13	"	"	"	114	"
25	"	"	"	$123\frac{3}{5}$	"
8	"	"	"	$138\frac{1}{8}$	"
5	"	"	"	142	"
1	"	"	"	162	jours.
153					

Nombre total qui a gagné une rémission de peine........................ 153
Nombre total de détenus libérés... 170

La plus petite rémission de jours gagnée par un détenu.................. 2
La plus grande rémission de jours gagnée par un détenu.................. 162

Pénitencier de Kingston,
7 janvier 1871.

BIBLIOTHÈQUE PROTESTANTE, 1870.

Nombre de livres dans la bibliothèque, 1,217.
Nombre ajouté en 1870, 454.
Somme affectée à la bibliothèque, $80.
Nombre de détenus qui ont fait usage de livres, 443.
Nombre de livres sortis durant l'année, 3,420.
Nombre de détenus protestants, 410.

BIBLIOTHÈQUE CATHOLIQUE ROMAINE, 1870

Nombre de livres dans la bibliothèque, 395.
Somme affectée à la bibliothèque, $60.
Nombre de détenus qui ont fait usage de livres, 184.
Nombre de livres sortis durant l'année, 9,873.
Nombre de détenus catholiques, 276.

TABLEAU des punitions des détenues du pénitencier de Kingston, pour 1870.

Mois.	No. de repas au pain et à l'eau.				No. de nuits sans lit.	No. de 3 repas au pain et et à l'eau, et de nuits sans lit.			No. de jours en cellule solitaire.					Rap. sur lesquels il n'a pas été infligé de châti'ts.	No. répriman-dés.	No. total de rapports.	No. total rap-
	1	2	3	4		1	2	3	1	2	3	4	5				
Janvier	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	.
Février	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	.
Mars	....	....	2	....	....	....	....	....	1	1	....	....	1	1	7	13	1
Avril	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	5	9	
Mai	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	1	1	....	......	1	5	
Juin	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	......	4	5	
Juillet	....	1	....	1	....	....	....	....	....	1	....	....	....	......	....	3	
Août	....	1	6	....	....	5	....	....	1	2	4	2	1	8	16	46	3
Septembre	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2	....	2	....	5	
Octobre	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	4	....	5	
Novembre	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	....	8	3	14	1
Décembre	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	......	2	3	
Total	....	3	8	2	....	5	....	....	3	7	8	5	2	27	38	108	9

Pénitencier de Kingston,
7 janvier 1870.

Aperçu des punitions infligées aux détenus du pénitencier de Kingston durant 1870.

Mois.	No. de repas au pain et à l'eau donnés aux détenus.										No. de détenus sans lit.	No. de détenus mis dans les cellules noires.	No. de détenus mis dans les cellules solitaires.	No. de détenus punis par le fouet.	No. de coups infligés.	No. d'enfants punis par la hart.	No. de coups infligés.	No. de détenus mis à la chaîne.	No. de détenus réprimandés.	No. de détenus auxquels on a enlevé les vêtements.	Condamnés à porter le boulet.		Observations.
	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1											No. d'hommes.	Jours.	
Janvier	....	1	....	....	16	6	2	31	6	2	....	25	1	....	....	1	15	....	7	5	14	51	
Février	....	....	....	....	4	2	3	19	....	....	5	4	....	3	92	1	12	....	3	7	5	20	18 détenus sans souper.
Mars	....	....	....	....	13	....	3	20	....	....	3	9	2	....	....	....	....	2	8	3	9	14	1 jeune garçon condamné à 24 coups de fouet, mais pardonné.
Avril	....	....	....	....	4	7	17	17	1	....	....	44	2	....	....	....	....	....	13	5	3	5	1 détenu condamné au pain noir pendant 2 jours.
Mai	....	....	....	....	1	....	5	29	1	....	....	30	1	3	96	....	....	....	12	3	3	4	
Juin	....	....	....	....	2	7	15	31	4	....	....	19	1	....	....	....	....	....	15	1	3	5	
Juillet	....	....	....	....	2	3	12	52	....	....	....	34	....	....	....	....	....	....	20	1	4	7	
Août	....	....	....	....	....	....	9	31	....	....	....	26	1	1	24	....	....	....	20	4	14	23	
Septembre	....	....	....	....	....	3	11	26	1	1	....	11	1	....	....	....	....	4	27	3	10	18	
Octobre	....	....	....	....	....	2	5	36	....	....	....	6	....	....	....	....	....	....	18	2	11	27	1 garçon condamné au fouet, mais pardonné.
Novembre	....	....	....	....	....	7	10	10	....	....	1	4	1	....	....	....	....	....	27	5	5	11	1 détenu privé de viande pour 2 jours.
Décembre	....	....	....	....	....	8	12	23	7	....	1	14	1	....	....	....	....	....	13	7	5	13	
Totaux	....	1	....	....	42	45	104	325	20	3	10	226	11	7	212	2	27	6	183	46	86	198	

Quand enchaîné.	Dét. à la chaîne. (Noms.)	Quand déchaîné.
Mars 24	Joseph Ford	Mars 25
,, 24	James Mosdale	Avril 7
Sept. 17	Peter Almond	Déc. 22
,, 17	Philander Allen	,, 22
,, 24	Oscar Desrivières	Oct 17
,, 24	James A. Stull	,, 17

Pénitencier de Kingston,
6 janvier 1871.

TABLEAU des accidents arrivés aux détenus du pénitencier de Kingston, pour l'année 1870.

Date.	Nom.	Où employé.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	No. de jours à l'infirmerie.	Observations.
Janvier 7..	Patrick Baine......	Ab. des tail. de pierre.	Contusion des deux premiers doigts de la main gauche........................	Par la chute d'une pierre	10	
Février 8..	Alanson Burton.....	Dans le caveau......	Blessure au 4me doigt de la main gauche.	Produite par un bloc de glace.	13	
Mars 17..	George Lovely	Atelier des ébénistes.	Coupure au 3me doigt de la main gauche.	Par une machine à raboter...	13	
Avril 19..	Pascal Bouchard	,,	Lacération du 2e doigt de la main gauche qui a néces. l'amp. de la 1ère jointure.	" "	14	
Mai 17..	James Kelly........	Carrière	Contusion des deux premiers doigts de la main gauche......................	Par la chute d'une pierre.....	13	
Juin 21..	Joseph A. Armstrong	Atelier des ébénistes.	Lacération des trois premiers doigts de la main gauche, qui a nécessité l'amputation des deux premiers...............	Par une machine à raboter...	41	
Juillet 27..	Nathan Johnson	,,	Lacération du 1er doigt de la main droite..	" "	20	
Novembre 24..	Thomas Montgomery	,,	Lacération de l'index de la main gauche ..	Par une scie ronde..........	30	
Décembre 20..	Frederick Elson.....	Atelier de menuiserie.	Lacération de la paume de la main gauche.	Par une cheville de bois	....	A l'infirmerie le 31 décembre 1870.

Pénitencier de Kingston,
6 janvier 1871.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT.

L'aumônier protestant a l'honneur de faire rapport qu'il a examiné la condition actuelle des détenus dont il a la direction, sous le rapport moral et religieux, et selon que le temps et les circonstances lui ont permis de faire cet examen.

Il est aise de pouvoir dire que leur conduite a été généralement satisfaisante durant l'année dernière, et que la servitude pénal à laquelle ils sont soumis, a été en conséquence, adoucie pour eux autant que possible.

Le système de récompenses pour bonne conduite, données sous forme de permission de prendre part à la partie musicale du service divin, (privilége très-bien apprécié,) a produit un effet bien salutaire.

Le privilége de la lecture de livres, non seulement religieux, mais propres à inculquer une saine moral et que l'aumônier a approuvés, a aussi fait beaucoup de bien, car elle aide au détenu à mieux supporter la réclusion et le porte à en témoigner sa gratitude par une bonne conduite.

Nombre total des détenus sous la direction de l'aumônier protestant :—

	HOMMES.	FEMMES.
Nombre reçus pendant l'année	114	7
" décédés	6	aucune
" pardonnés	0	
" de communiants	31	
" apprenant le chant religieux	55	
" de visites à l'infirmerie	315	

Pénitencier de Kingston, 31 décembre 1870.

RAPPORT DE L'AUMONIER CATHOLIQUE ROMAIN.

A T. J. O'Neill, écr.,
Président du Bureau des Directeurs,
Pénitencier de Kingston.

J'ai l'honneur de soumettre à votre considération le rapport annuel de l'aumônier catholique du pénitencier de Kingston, pour l'an de grâce expiré le 31 décembre 1870.

Il est satisfaisant pour moi, de pouvoir débuter en disant que, règle générale, les détenus qui assistent aux cérémonies du culte catholique, paraissent animés d'un sentiment religieux. Ils écoutent, on ne peut plus attentivement, les différentes instructions que je leur fais, et la plupart du temps ils paraissent persuadés que ces instructions ont pour but leur bien-être spirituel et temporel. Ils assistent avec beaucoup de respect et de dévotion aux différents services prescrits par le rite catholique. Leur manière de se conduire dans la chapelle est en réalité toujours digne de remarque, et je suis convaincu que la grande majorité s'y rend pour prier et non pour se moquer. Cette attention et ce respect qu'ils observent dans la maison de Dieu, me font croire qu'un changement salutaire se produira chez beaucoup d'entre eux, et qu'une fois libérés, la société trouvera en eux de bons et paisibles citoyens.

Un autre fait digne de remarque et duquel il résultera définitivement beaucoup de bien, c'est le grand désir que montrent les détenus pour la lecture. Et comme nous prenons grand soin de ne leur donner que des livres capables de les rendre meilleurs, nous pouvons espérer qu'ils y puiseront des leçons de bonne conduite, car les ouvrages qu'ils lisent ne peuvent que les guider dans la voie chrétienne.

La musique sacrée continue à produire les plus heureux résultats. Je considère l'introduction du chant d'église dans le pénitencier, comme un des plus puissants moyens de réforme. Le dimanche est maintenant plus que jamais attendu avec anxiété par la grande majorité des

détenus ; ils le désirent, non seulement comme jour de repos, mais comme un jour de dévotion et de piété réelle, où tout parle au cœur et tend à le former selon la loi chrétienne. Maintenant que les détenus eux-mêmes peuvent former le chœur, on n'y admet plus d'étrangers.

J'ai visité plusieurs fois les écoles du pénitencier, et je suis heureux de pouvoir dire qu'elles fonctionnent admirablement. L'instituteur me semble doué d'une fermeté de caractère qui est sans doute bien propre à assurer le succès. On a appris aux détenus qu'ils fréquentaient cette école non pour y passer leur temps en pourparlers inutiles, mais pour qu'ils y travaillent à perfectionner autant que possible leurs facultés mentales. Je puis ajouter que l'instituteur est bien connu par son habileté et que c'est une source de satisfaction de savoir que l'on peut attendre de bons résultats de ses efforts incessants.

Le nombre des détenus n'a pas augmenté ; il a même subi une certaine diminution parmi les hommes d'un âge mûr, mais je regrette d'avoir à dire que celui des jeunes détenus a augmenté considérablement ; c'est là un fait déplorable si l'on considère les conséquences qui peuvent en découler, vu que, dans certains cas, ces jeunes délinquants deviennent nécessairement les compagnons d'hommes endurcis dans le crime, et qu'ils passent ainsi le temps précieux de leur jeunesse à une école de vice. Si ces jeunes gens sont plongés ainsi dans une atmosphère corrompue, comment espérer qu'à l'expiration de leur peine ils retourneront meilleurs dans la société ?

La prison de réforme est le seul lieu qui convienne à la détention des jeunes délinquants. C'est là, et nulle part ailleurs, que l'on en pourra faire de bons et utiles membres de la société.

Je donne, comme de coutume, le nombre des détenus qui ont assisté au service divin de l'église catholique. Il se décompose comme suit :—

Hommes	246
Femmes	30
Total	276

Le tout respectueusement soumis.

W. J. Keilty, Prêtre,
Assistant Aumônier.

Pénitencier de Kingston, 31 décembre 1870.

RAPPORT DU DR. DICKSON, MEDECIN DU PÉNITENCIER.

Pénitencier de Kinston,
10 janvier 1871.

Messieurs,—Les tableaux complets que j'ai l'honneur de soumettre, ont été faits par M. Halliday, l'inspecteur de l'infirmerie. Ces tableaux indiquent d'une manière détaillée le nombre de malades reçus à l'infirmerie pendant l'année, leur maladie, leur séjour à l'infirmerie et le résultat du traitement.

Le tableau de la mortalité indique le nom des défunts, la cause de leur mort et le séjour à l'infirmerie.

Le tableau des accidents indique la nature des blessures, comment et dans quelle division ces détenus se sont blessés, et le séjour que chacun d'eux a fait à l'infirmerie.

Mes devoirs à l'asile et au pénitencier absorbent tout mon temps, et je ne puis écrire un long rapport sans négliger quelques-uns de ces devoirs ; mais comme les tableaux sont très complets, je pense que l'on y trouvera tous les renseignements dont on pourra avoir besoin.

J'ai l'honneur d'être, Messieurs,
Votre obéissant serviteur,

John R. Dickson.

MM. O'Neill, King et Prieur,
Directeurs des Pénitenciers.

LISTE ANNUELLE des décès dans l'infirmerie du pénitencier de Kingston, durant l'année 1870.

No.	Noms.	Age.	Maladie.	Quand admis.	Décédé.	Pays.	No. de jours à l'infirmerie.	Observations.
1	Leonard Becker	29	Fièvre typhoïde.	21 décembre 1869	7 janvier 1870	Allemagne	17	
2	Jean B. Corriveau	69	Débilité	10 janvier 1870	27 janvier 1870	Québec	17	
3	Thomas Tomico	22	Phthisie	25 novembre 1869	11 février 1870	Ontario	78	Sauvage.
4	William Themuse	24	Phthisie	26 novembre 1869	19 février 1870	Ontario	85	
5	John Cochran	38	Fièvre typhoïde.	5 février 1870	3 avril 1870	Irlande	57	
6	Antoine Lacoste	41	Phthisie	23 mai 1870	9 juin 1870	Québec	17	
7	Henry Smith	28	Phthisie	5 mars 1870	16 juin 1870	Etats-Unis	103	
8	Isaac Shanklin	19	Phthisie	17 mai 1870	14 juillet 1870	Ontario	58	Nègre.
9	Soloman Alberts	33	Fébricule	22 avril 1870	22 juillet 1870	Ontario	91	Nègre.
10	Gasper Waller	21	Phthisie	3 juin 1870	23 juillet 1870	Angleterre	50	
11	Larkin Hooker	23	Phthisie	8 mai 1870	29 août 1870	Ontario	101	Nègre.
12	Owen Clifford	71	Débilité	28 septembre 1870	19 novembre 1870	Irlande	80	
13	John Riley	68	S'est suicidé en se pendant		30 octobre 1870	Irlande		

JOHN R. DICKSON, M.D., Chirurgien,
Pénitencier de Kingston.

RAPPORT ANNUEL des maladies traitées à l'infirmerie du pénitencier de Kingston durant l'année 1870.

Maladie.	Restant.	Admis.	Libérés.	Décédés.	Restant.	Maladie.	Restant.	Admis.	Libérés.	Décédés.	Restant.
Abcés	1	15	14	....	2	Laryngite	....	1	1		
Anévrysme	1	....	1			Lumbago	1	45	46		
Anasarque	...	1	1			Malingering	....	6	6		
Asthme	1	7	7	....	1	Manie	....	7	7		
Clous	....	10	10			Mélancolie	....	3	3		
Bronchite	1	1	2			Oreillons	....	1	1		
Bubon	....	1	1			Nécrosie	....	2	2		
Brûlure	....	8	8			Névralgie	....	10	8	....	[illegible]
Cancer	....	1	....	....	1	Ophthalmie	....	28	28		
Anthrax	....	2	2			Orchite	....	1	1		
Chlorose	....	2	2			Pharyngite	....	1	1		
Cholérine	1	3	4			Phthisie	6	14	12	7	[illegible]
Chorée	....	1	....	....	1	Pleurodynie	....	4	4		
Coliques	1	8	9			Pneumonie	....	2	2		
Contusions	....	57	56	....	1	Porrigo	....	2	....	....	[illegible]
Débilité	....	18	14	2	2	Rhumatisme	4	27	28	....	[illegible]
Diarrhée	3	48	50	....	1	Gale	....	7	7		
Dyssenterie	....	9	8	...	1	Sciatique	....	2	1	....	[illegible]
Dyspepsie	....	16	15	....	1	Scrofule	....	9	9		
Epilepsie	1	7	7	....	1	Entorse	....	11	10	....	[illegible]
Erysipèle	....	7	7			Spermatocèle	....	1	1		
Fébricule	10	165	168	1	6	Synovite	...	1	1		
Fièvre (intermittente)	....	5	5			Syphilis	....	2	2		
Fièvre (typhoïde)	2	20	18	2	2	Rétrécissement de l'urèthre	....	2	2		
Fistule de l'anus	....	2	2			Taie	....	2	2		
Gastrite	....	1	1			Ver solitaire	....	1	1		
Goutte	....	1	1			Tonsillite	....	9	9		
Hémoptysie	....	3	3			Torticollis	....	5	5		
Hémorrhoïdes	....	6	6			Tuberculosie	1	....	1		
Hépatite	....	2	2			Ulcères	....	2	2		
Hernie	1	....	1			Vertige	....	1	1		
Maladie du cœur	....	2	2			Panaris	....	2	2		
Herpès	....	1	1			Blessures	3	40	42	....	[illegible]
Impétigo	....	2	2								
Influenza	1	28	17	....	12						
Ischurie	....	1	1			Total	39	712	696	12	[illegible]

Suicide 1

JOHN R. DICKSON, M.D.,
Chirurgien du Pénitencier de Kingston.

TABLEAU des accidents arrivés aux détenus du pénitencier de Kingston, durant l'année 1870.

Date.		Nom.	Où employé.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	No. de jours à l'infirmerie.	Observations.
Janvier	7.	Patrick Baine	Ab. des tail. de pierre	Contusion des deux premiers doigts de la main gauche..........................	Par la chute d'une pierre.	10	
Février	8.	Alanson Burton.........	Au caveau	Coupure au 4me doigt de la main gauche...	Prod. par un bloc de glace.	13	
Mars	17.	George Lovely..........	Atelier des ébénistes.	Coupure au 3me doigts de la main gauche....	Par une machine à raboter	13	
Avril	19.	Pascal Bouchard........	do	Lacération du second doigt de la main gauche, qui a nécessité l'amputation à la première jointure.......................	do do	14	
Mai	17.	James Kelly............	Carrière	Contusion des deux premiers doigts de la main gauche..........................	Par la chute d'une pierre.	13	
Juin	21.	Joseph A. Armstrong ...	Atelier des ébénistes.	Lacération des trois premiers doigts de la main gauche, qui a nécessité l'amputation des deux premiers......................	Par une machine à raboter	41	
Juillet	27.	Nathan Johnson	do	Lacération du 1er doigt de la main droite...	do do	20	
Nov.	24.	Thomas Montgomey	do	Lacération de l'index de la main gauche	Par une scie ronde	30	
Déc.	20.	Frederick Elson	Atelier de menuiserie	Lacération de la paume de la main gauche..	Par une cheville de bois..		

JOHN R. DICKSON, M.D.,
Chirurgien du Pénitencier de Kingston.

RAPPORT DE L'INSTITUTEUR.

Au bureau des directeurs du pénitêncier de Kingston.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de l'école du pénitencier de Kingston, pour l'année expirée le 31 décembre 1870.

Je suis heureux de pouvoir vous informer que l'école a été bien fréquentée l'année dernière, car, en portant l'année scolastique à 260 jours, la moyenne quotidienne des élèves a été de 138, dont 77 sont protestants et 61 catholiques romains.

De ce nombre, une moyenne de 95 assistait à l'école de l'avant-midi, dont 34 ont appris à lire, 45 à écrire et 37 à écrire et à compter.

La fréquentation des classes du matin et du soir—qui sont de 7 à 9 en été, et de 7.30 à 9.30 en hiver ; et de 1 à 3 dans l'après-midi—a été à peu près comme suit :

Matin—moyenne, 15 ; de ce nombre, 5 ont appris à lire, les dix autres, à écrire et à compter.

L'école de l'après-midi, qui comprend le français et l'anglais, donne une moyenne de 29. De ce nombre, 9 sont franco-canadiens qui ont appris à lire l'anglais ; des 20 autres, qui sont anglais, 10 ont appris à bien lire, et 10 à lire, écrire et les premiers rudiments de l'arithmérique.

Aujourd'hui, la fréquentation quotidienne est d'environ 130, dont 74 sont protestants et 56 catholiques.

Ils sont répartis dans les classes suivantes :—1re classe, 10 ; 2me, 19 ; 3me, 18 ; 4me, 6 ; 5me, 7 ; classe d'écriture, 14 ; classe d'arithmétique, 56, dont 17 étudient les règles simples et 39 les règles composées.

Des franco-canadiens fréquentant l'école, 14 commencent à lire le français ; 16 le lisent bien et 12 ont commencé à lire l'anglais.

Ces chiffres démontrent amplement que le privilége accordé aux détenus de fréquenter l'école est bien apprécié et bien employé par la grande majorité de ceux qui ignorent les rudiments. Ils démontrent aussi l'immense avantage que retireront de cette école les détenus qui savent en profiter.

Quant aux classes du matin et de l'après-midi, je recommande que leur fréquentation soit permise à un aussi grand nombre que possible de ceux qui ont besoin de l'instruction primaire, vu que ceux qui les fréquentent déjà font de très rapides progrès, ce qui démontre qu'ils utilisent avec profit cette faveur qui leur est faite.

En terminant, je ferai remarquer que ce rapport n'est pas aussi complet que j'aurais désiré le faire, mais que cela est dû à ce que je n'ai pris la charge de l'école que vers la fin de l'année dernière.

J'ai l'honneur d'être, Messieurs,
Votre très-obéissant serviteur,

J. J. DELANEY,
Instituteur intérimaire.

ETAT des propriétés du pénitencier de Kingston, pour l'année expirée au 31 décembre 1870.

	Divisions.	$ cts.
1	Division du garde-magasin	9,563 18
8	Cour à bois	4,338 98
9	Remise de l'étoupe	288 34
10	Forges	9,206 94
19	Boulangerie	813 39
21	Fonderie	372 30
22	Ebénisterie	241 44
23	Cordonnerie à ferme	325 28
24	Ferme et jardin	2,268 15
26	Chapelle catholique romaine	512 50
28	Salle d'école	124 89
30	Chapelle protestante	559 03
31	Maison de l'économe	9,700 08
41	,, de la matrone	3,539 64
54	Loge nord	250 67
56	Salle des gardiens, bureau du sous-préfet	123 65
57	Arsenal	3,302 79
60	Bureaux du préfet et des directeurs	162 75
61	Salle du préfet	106 40
62	Réfectoire	88 68
63	Sellerie et cordonnerie	1,248 12
67	Bureau du caissier	162 81
69	Infirmerie et officine	1,560 80
76	Division des maçons	9,294 21
85	Atelier des tailleurs	3,615 70
88	Atelier de menuiserie	5,548 50
104	Bureau de l'architecte	54 00
105	Terrains	586,014 57
	Total	$653,387 79

THOS. McCARTHY,
P. O. DONNELL,
Evaluateurs.

TABLEAU des immeubles du pénitencier de Kingston, jusqu'au 31 décembre 1870.

	$ c
Terrains	7,900
Loge nord	16,822
" ouest	7,938
Murs d'enceinte et tours	61,110
Murs du quartier des prisonnières, etc	2,920
" jardins	1,984
Rotonde et dôme	10,579
Aile nord, bloc du centre	55,285
Ailes est et ouest "	122,173
Aile sud "	64,899
Ateliers et additions côté sud	67,456
Bâtisse du réfectoire et de la cuisine	29,429
Infirmerie	25,155
Ateliers côté est, magasins, etc	21,590
Fourneaux	1,623
Ateliers du côté ouest et bâtisse de l'engin	18,014
Buanderie, forges, etc	2,951
Ecurie et remises	3,699
Nivellement	4,249
Egoûts	13,940
Eau, citernes, tuyaux, etc	8,332
Quais et brise-lame	7,430
Cottage en pierre et dépendances, coin des rues du Palais et King	1,500
Deux habitations en bois à l'ouest de la prison	600
Petits murs du lot du préfet	4,870
Murs de la cour de la prison et pierre pour la loge	9,541
Maison de la ferme et dépendances	900
Grange	3,726
Toît à porcs	1,352
Four à chaux et remise pour la chaux	778
Abattoir	582
Chemin à rails plats	6,675
Valeur totale des biens-fonds du pénitencier de Kingston	$586,014

H. H. HORSEY,
Architecte des Pénitenciers.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE.

Aux directeurs des pénitenciers.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur le progrès et la position des nouveaux travaux, et les plans de travaux projetés, pour l'année expirée le 31 du mois dernier.

Au pénitencier de Kingston, les murs d'enceinte de la prison cellulaire ont été terminés du côté sud et continués du côté ouest, en tout, 413 toises, y compris 556 pieds de couronnement, avec pilatres et entablement aux angles et contreforts à tous les 28 pieds. Il reste encore 1,100 toises à faire, ou environ 1,200 pieds linéaires de mur de 21 pieds de haut pour terminer ces murs d'enceinte.

La loge d'entrée doit être construite sur le côté est et attenante à ces murs. Les plans sont prêts. Le prix de sa construction est estimé à $5,000. Les déboursés faits pour cette prison, non compris les matériaux et la main-d'œuvre, sont de 800 à 1,000 piastres. La loge doit être construite en pierre de rang et ses cadres d'ouverture en pierre layée. Une grande partie de la pierre est déjà taillée. La loge aura un front de 55 pieds et une moyenne profondeur de 39 pieds. Elle sera à un étage sur rez-de-chaussée. Le milieu servira d'entrée principale et de l'un ou l'autre côté seront les salles affectées aux gardiens.

Habitation du préfet.—Il y a quelque temps que les plans de cette maison sont faits, mais, par suite du décès du préfet, sa construction n'a pu être commencée.

On a repris les travaux du quai neuf, qui a été élevé de deux pieds, sur une distance d'environ 250 pieds, et l'on fait les préparatifs pour continuer sur ce quai le chemin à rails plats, sur une charpente de neuf pieds au-dessus de ce quai, afin de faciliter le chargement et le déchargement de la pierre dans les navires. 632 verges linéaires de chemin à rails plats ont été construits. Aux extrémités des rangs de cellules, des grilles ont été posées, ce qui rend la prison plus sûre.

Une chaudière et une citerne pour l'eau chaude ont été installées dans la buanderie, où se font maintenant le bouillage de linge et le savon à l'aide de la vapeur que jette l'engin, ce qui épargne le combustible précédemment employé à ces objets.

Plusieurs autres changements et réparations d'un ordre mineur ont aussi été faits. Les additions et améliorations ont augmenté la valeur des immeubles du pénitencier de Kingston de $12,310 51.

Les plans de la prison cellulaire de ce pénitencier ont été préparés et soumis. Lorsqu'il sera terminé, cet édifice se composera de cinq ailes ayant une rotonde pour centre, avec trois ailes et les bureaux nécessaires; son prix de revient est estimé à $94,679, c'est là le prix de contrat, mais si la main-d'œuvre des prisonniers et la pierre prise dans les carrières du pénitencier ne sont pas comptés, les déboursés à faire ne s'élèveront à guère plus du tiers de cette somme, c'est-à-dire à $35,000.

La valeur totale des travaux exécutés, le montant et la valeur des matériaux employés, les recettes provenant de travaux pour le dehors et la valeur moyenne du travail quotidien des détenus sont indiqués dans les rapports des maîtres de métier, mais avant de terminer, je crois devoir attirer particulièrement votre attention sur le zèle et l'habileté avec lesquels est dirigée la division de la maçonnerie par M. Painter, dont les rapports seront trouvés très explicites. En sus des travaux exécutés pour la prison et Rockwood, et qui s'élèvent à $11,978 21, le chiffre des ventes faites à des particuliers du dehors se monte à 11,225 11.

Le tout respectueusement soumis.

H. H. HORSEY,
Architecte des Pénitenciers.

Pénitencier de Kingston, 27 janvier 1871.

Travaux des forges du pénitencier de Kingston.

Travaux pour les édifices de Rockwood :—			
Valeur de la main-d'œuvre	$295 08		
Valeur des matériaux employés	133 53		
Valeur totale		$428 61	
Travaux exécutés pour des particuliers :—			
Valeur de la main-d'œuvre	223 46½		
Valeur des matériaux employés	148 16		
Valeur totale		371 62½	
Travaux exécutés pour le pénitencier provincial :—			
Valeur de la main-d'œuvre	2,516 90½		
Valeur des matériaux employés	2,436 52		
Valeur totale		4,953 42½	
Grand total		$5,753 66	
A déduire, valeur totale des matériaux		$2,718 21	
Produit net de la main-d'œuvre.—Total		$3,035 45	
Jours de travail, total	5,089		
Moyenne du gain quotidien des hommes de cette division pour 1870		$0 59¾	presque.
Nombre moyen employé	16½		„

EDWARD WILMOT,
Maître de métier, division des forges.

RAPPORT DE LA CORDONNERIE, 1870.

Indiquant la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux employés ; valeur total de la main-d'œuvre, jours de travail, total ; moyenne du gain quotidien de chaque homme e nombre d'ouvriers dans cet atelier le 31 décembre 1870 :—

Valeur totale de travaux faits		$2,975 40
„ „ matériaux		1,200 55
„ „ main-d'œuvre		$1,774 85
Nombre total de jours faits	1678	
Moyenne du gain quotidien de chaque homme		$1 05½
Nombre d'hommes travaillant dans l'atelier, le 31 déc. 1870	7	

WILLIAM FINN.

RAPPORT DE LA SELLERIE, 1870.

Indiquant la valeur totale des travaux exécutés et des matériaux employés ; valeur total de la main-d'œuvre, jours de travail, total ; moyenne du gain quotidien de chaque homme e nombre d'ouvriers dans cet atelier le 31 décembre 1870 :—

Valeur totale de la main-d'œuvre et du matériel..............		$1,179 25
„ „ l'usage du matériel..............................		561 49
„ „ la main-d'œuvre....		$617 76
Moyenne du gain quotidien par homme.........................		$0 85
Total dú nombre de jours de travail......................	725	
Nombre d'hommes dans l'atelier, 31 déc. 1870.	2	

WILLIAM FINN.

TABLEAU ANNUEL de l'ouvrage fait dans l'atelier des tailleurs du pénitencier de Kingston, 1870.

Nombre d'articles fabriqués.	Description.	Valeur de la main-d'œuvre. Prix.	Montant.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	
182	Habillements de prisonniers libérés.....	2 50	455 00	
600	Mitaines..............	0 05	30 00	
1,538 jours	Raccommodage.................	0 40	615 20	
20 ,,	Teinturage....................	0 40	8 00	
37	Habits militaires modifiés..............	0 19	7 00	
19 jours	Cenfection de tapis.....................	0 40	7 60	
42	Tabliers de toile......................	0 12½	5 25	
3	Caleçons.......................	0 25	0 75	
5	Pantalons pour prisonniers............	0 40	2 20	Moyenne du gain par jour 35¼ centins.
			$1131 00	
	Uniformes..........................	....	146 50	
	Habits	....	272 50	
	Linge de prison......................	....	367 80	
	Lainage de prison......	....	200 25	
	Asile de Rockwood..................	....	88 70	
	Total........................	....	$2206 75	
	Vestiaire...........................	....	249 60	
	Salle du coupeur	....	124 80	
	Messager...	....	124 80	
	Machine	....	124 80	
	Grand total.................	....	$2830 75	
	8,021½ jours employês.			
	Uniformes d'officiers.			
12	Grandes tenues....	2 00	24 00	
30	Petites tenues.....	1 00	30 00	
18	Par-dessus..............	2 00	36 00	
25	Gilets...........................	0 50	12 50	
64	Pantalons........................	0 50	32 00	
48	Casquettes......	0 25	12 00	
			$146 50	
	Habits bourgeois.			
117	Habits..............................	1 50	175 50	
90	Gilets..............................	0 50	45 00	
104	Pantalons..........	0 50	52 00	
			272 50	
	Ouvrage en toile.			
487	Vestes................	0 40	149 80	
500	Gilets..........................	0 20	100 00	
472	Pantalons....	0 25	118 00	
			367 80	
	Ouvrage en laine.			
67	Vestes......................	0 75	50 25	
2	Gilets..............................	0 50	1 00	
185	Pantalons..........................	0 40	74 00	
460	Casquettes.........................	0 12½	57 50	
350	Chaussettes.........................	0 05	17 50	
			200 25	
	Asile Rockwood.			
50	Vestes..........	0 75	32 50	
40	Gilets............................	0 40	16 00	
78	Pantalons........................	0 40	31 20	
72	Casquettes........................	0 12½	9 00	
			$88 70	

APERÇU des travaux exécutés dans les divisions de la menuiserie et des autres métiers, 1870.

—	Valeur de la main-d'œuvre.	No. de jours de travail.	Observations.
	$ cts.		
Bande des menuisiers, tonneliers, ferblantiers, peintres et vitriers, sous la direction de M. Walsh..... 9,524 jours } Bande de M. Dawson........................ 2,803 do }	7,557 68	12,327	Moyenne $61 31
Bande de M. Farrell, Rockwood	928 80	2,322	do 40 00
	$8,486 48	14,649	Moyenne de $57 93 par jour.

Pénitencier de Kingston,
Division des menuisiers,
1er février 1871.

DIVISION DE LA MAÇONNERIE.

APERÇU GÉNÉRAL—indiquant la valeur totale des travaux exécutés dans l'année expirée le 31 décembre 1870.

Renvoi à la page.	—	Valeur de la main-d'œuvre.	Total.
		$ cts.	$ cts.
6	Travaux pour des pratiques—pierre taillée selon compte.......	3,207 68	4,533 16
4	Vente de différente pierre de construction....................	3,110 40	4,088 96
4	Pierre concassée, etc., vendue..............................	1,260 50	1,460 55
4	Chaux..	268 20	1,142 44
3	Travaux sur les terrains, additions aux immeubles............	5,740 66	9,658 38
Item 3, p. 21	Trav. de carrière.pierre pour la prison et l'atelier des tail. de pier.	1,896 23	729 45
Item 8, p. 21	Transport de pierre par le C. F. au quai et autres travaux.....	1,695 45	1,740 44
Item 13, p. 21	Inspection et mise en pile de bois pour l'usage de la prison	350 00	350 00
	Réparations, etc., à la prison..............................	585 57	781 48
	Travaux à Rockwood, et pierre livrée........................	1,988 45	2,411 83
Items 3 & 4, p. 5	Chaux pour Rockwood.......	44 50	170 85
		$20,147 64	$27,067 54

THOMAS PAINTER,
Maître de métier, division de la maçonnerie.

RÉCAPITULATION—Valeur distincte des travaux exécutés par chaque bande, avec indication de la moyenne du gain quotidien.

Renvoi à la page.	—	Valeur de la main-d'œuvre.	Moyenne quotidienne par homme.
		$ cts.	cts.
6	Atelier des tailleurs de pierre,—inspecteur Leahy	6,357 33	53
15, 16 et 17	Escouade pour la construction, No. 1,—gardien Burgess...	2,458 21	58
18, 19 et 20	Escouade pour la construction, No. 2,—gardien Lauder, principalement employé à Rockwood................	1,864 63	Gain par jour pas connu exactement (disons 40 cts.)
22	Escouade de la carrière, No. 1,—garde Carter	2,792 39	47
23	Escouade de la carrière, No. 2,—gardien Elsmere.........	1,691 60	34½
24	Escouade de la carrière, No. 3,—garde Cowper...........	1,932 95	41½
25	Escouade des manœuvres,—garde Bryson (total du gain, $1,271, moins $120.61, compte de la carrière)..........	1,150 39	36
26	Chemin de fer,—gardien Fitzsimmons....................	1,811 64	
	Effilage de câble, 885 jours, @ dix cent	88 50	
	Total.....	$20,147 64	

Nombre total de jours de travail..... 43,475
Total de la moyenne générale..47 cts. environ.

THOMAS PAINTER,
Maître de métier, division de la maçonnerie.

RÉCAPITULATION

Valeur des additions aux immeubles,—division de la maçonnerie, pour l'année expirée le 31 décembre 1870.—(En matériel et main-d'œuvre.)

	$ cts.
Murs d'enceinte de la prison pénale..	4,862 73
Petits murs	412 68
Pierre de taille pour la loge de la prison pénale et les égoûts......	2,446 50
Prolongement du chemin de fer........	583 39
Prolongement du quai..	625 40
Augmentation de la bâtisse des magasins...........	75 01
Abris de la chaudière (menuiserie)	43 49
Egoûts, cour de la prison..	105 08
Nivellement, etc..	504 00
Augmentation totale des immeubles, 1870.	$9,658 38

Réparations, etc $686 50
Ouvrage pour Rockwood, et pierre livrée.. 2,411 83

THOS. PAINTER,
Maître de métier, division de la maçonnerie.

RÉCAPITULATION.

Recettes provenant de la pierre de taille et autre, etc., pour l'année expirée le 31 décembre 1870.

	$ cts.
Pierre de taille selon comptes	4,533 16
Pierre brute do	1,841 50
Pierre de rang do	2,075 50
Pierre à dallage do	171 96
Pierre concassée do	1,362 70
Gravier do	97 85
Chaux do	1,142 44
Total des ventes pour l'année 1870	$11,225 11

THOS. PAINTER,
Maître de métier, division de la maçonnerie.

RECETTES du four à chaux, pour l'année 1870.

	$ cts.	$ cts.
AV.		
1. Ventes aux pratiques selon comptes	1,142 44	
2. Pour l'usage du pénitencier et la construction des murs de la prison pénale, 2,247 boisseaux à 15 cts	337 05	
3. Do pour les bâtisses de Rockwood, 952 boisseaux à 15cts	142 80	
4. Do entretien do, 187 do do	28 05	
		1,650 34
DT.		
Réparations au four 18 jours, à 50cts	9 00	
Travail des détenus, combustible, etc., 672 jours, à 40cts	268 80	
Pierre brute employée, 65 toises, à $1 75	113 75	
Pierre de rang do 10 do 2 50	25 00	
Pierre à dallage, 950 pieds, à 05	47 50	
Pruche, 280 cordes, à $2 25	630 00	
Usage des outils, etc., disons	50 00	
		1,144 05
Laissant une balance de	....	$506 29

THOS. PAINTER,
Maître de métier, division de la maçonnerie.

APERÇU de la valeur des travaux exécutés dans l'atelier des tailleurs de pierre du péniten-cier de Kingston, pour l'année expirée le 31 décembre 1870.

	Main-d'œuvre.	Matériaux	Allocation pour outillage et expédit.	Valeur totale.	Nombr de jour
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Travaux à des pratiques (moy. quotidienne 55 cts).	3,207 68	1,325 50	762 72	5,295 90	5,832
Murs de la prison pénale (moy. quotidienne 54 cts).	722 74	267 16	59 80	1,049 70	1,338
Nouv. loge, égoûts, etc. (moy. quotid. 51½ cts).	1,354 99	954 63	136 88	2,446 50	2,633
Petits murs, chaperon, etc. (moyenne 53 cts)..	270 90	95 46	18 39	384 75	510
Trav. pour le pénitencier (moy. quotid. 48½ cts)	227 27	37 46	8 82	273 55	469
Bâtisses de Rockwood (moyenne quotid. 50 cts)	220 15	67 66	19 32	307 13	432
Pierre mise à bord de navires..................	246 40	....	....	246 40	616
Travaux sur le chemin de fer traversant l'atelier.	21 60	....	....	21 60	54
Cassage de pierre	85 60	....	....	85 60	214
Messagers, nettoyeurs et commis.............	....	....	....	....	1,535
	$6,357 33	2,747 87	1,005 93	10,111 13	13,633

THOS. PAINTER,
Maître de métier, division de la maçonnerie.

REVENU.

Dt. La Puissance du Canada, en compte avec le pénitencier de Kingston. Av.

1870.		$ cts.
31 janvier	Traites de ce mois	3,444 80
28 février	do do	2,703 97
31 mars	do do	2,646 06
30 avril	do do	3,141 68
31 mai	do do	4,528 92
30 juin	do do	5,035 82
31 juillet	do do	3,740 49
31 août	do do	5,559 72
30 septembre	do do	4,646 62
31 octobre	do do	4,125 46
30 novembre	do do	3,893 50
31 décembre	do do	4,857 27
		$48,324 31
	Revenu non encore perçu.	
	Corporation de Toronto	440 00
	Cameron et Mudie	110 50
	Asile d'aliénés de Rockwood	654 83
	Compagnie du chemin de fer du nord	347 50
	Petites créances	282 83
	Travail à ferme des détenus	4,169 37
		$6,005 03
		48,324 31
		$54,329 34
	Peaux vendues	7,138 78

1870.		$ cts.
31 décembre	Ecuries	20 04
do	Os pilés	10 00
do	Meubles	3 00
do	Loyers	32 26
do	Atelier de la matrone	516 90
do	Cordonnerie	14,084 50
do	Forges	1,066 60
do	Uniformes	418 17
do	Main-d'œuvre des détenus	84 00
do	Dépenses contingentes	991 41
do	Atelier des tailleurs	268 85
do	Ebénesterie	4,299 14
do	Atelier de ferronnerie	8,327 25
do	Atelier de menuiserie	4,080 70
do	Vêtements	426 10
do	Salaires (remboursés)	854 36
do	Ferme et jardins	949 70
do	Sellerie	562 49
do	Cordonnerie de la prison	292 69
do	Barils	128 30
do	Etoupe	30 38
do	Bestiaux	609 66
do	Frais de port	0 25
do	Tonnellerie	500 99
do	Amendes	18 92
do	Division de la maçonnerie	9,747 65
		$48,324 31

D. McIntosh, Caissier.

TABLEAU DU GAIN DES DÉTENUES DONT LE TRAVAIL EST AFFERMÉ, DURANT L'ANNÉE 1870.

Cordonnerie—36,062 jours, à 40 centins par jour	$14,424 80
Ebénesterie—13,775¼ jours, à 35 centins par jour	4,821 34
Fonderie—22,125 jours, à 40 centins par jour	8,850 00
Tonnellierie—1,291 jours de travail exécuté, (du 1er avril au 31 octobre)	645 50
	$28,741 64

ETAT DES CRÉANCES DU PÉNITENCIER DE KINGSTON, LE 31 DÉCEMBRE 1870.

Créances, mauvaises et douteuses	$534 16
Petites créances	343 63
A. Brooks	18 00
William Anglin	64 55
Hayward et Downing	12 50
McNaughton et Cie	19 20
Ketchum et Sanford	68 58
Corporation de Toronto	440 00
Cameron et Mudie	110 50
Asile d'aliénés de Rockwood	654 83
Maxwell W. Strange	81 68
Canton de Kingston	122 70
Conseil de Frontenac	251 34
Société d'agriculture de Kingston	112 66
Thomas Donnelly	27 45
J. B. Fortune	341 60
Prison d'Hamilton	60 00
Exécuteurs testamentaires de Sir Henry Smith	34 42
Exécuteurs testamentaires du Dr. Litchfield	39 24
J. J. Linton	74 00
M. Flanigan	9 12
L'hon. J. S. Macdonald	23 64
Walter Ross	11 10
Neil McDougal	19 30
A. et C. N. Ross	18 75
G. W. Finkle	14 28
Dr. Betts	11 57
William Ford	20 25
Corporation de Kingston	48 00
A. Livingston	15 70
Peter Day	82 50
James Nimmo	39 50
Rév. C. P. Mulvaney	6 25
Herkimer Hamilton	18 20
C. W. Moberly	347 50
Pénitencier de St. Jean	466 66
John McEwan	57 73
S. T. Drennan	2,110 05
Thomas M. Thomson	2,710 26
W. C. Evans	9,514 52
J. Carruthers et Cie	583 70
	$19,539 62

ETAT DES COMPTES RÉCLAMÉS AU PÉNITENCIER DE KINGSTON, AU 31 DÉCEMBRE 1870.

Alexander McKenzie	$78 51
Robert Hendry	13 44
Librairie religieuse du diocèse	20 00
E. J. Barker	52 64
Dr. Lavell	30 00
Thos. Doherty	54 00
J. Carruthers et Cie	33 60
James Davis	13 75
James Neish	56 80
Geo. M. Wilkinson	13 60
Geo. Davidson	20 00
Wm. Robinson	11 87
Chown et Cunningham	13 70
W. Berry	250 00
Morland, Watson et Cie	83 61
Alexander McIntosh	16 40
Hugh Cummins	34 50
B. A. Booth	15 12
S. Muckleston et Cie	438 06
Geo. Robertson et Fils	36 72
G. S. Hobart	21 28
A. McLean	112 90
A. McNaughton	563 75
Wm. Atkins	20 00
A. Livingston	292 02
Henry Skinner	606 22
	$2,937 49

D. McINTOSH,
Comptable.

ASILE DE ROCKWOOD.

RAPPORT DU MÉDECIN DE ROCKWOOD POUR 1870.

Asile de Rockwood, le 20 janvier 1871.

Messieurs,—L'époque est arrivée à laquelle je dois vous présenter mon rapport annue sur les entrées et sorties des patients et toutes autres questions relatives à l'entretien, la direc tion et l'état sanitaire de l'asile.

Je me propose de discuter tout le sujet aussi brièvement que possible, sous les chef suivants :—

1o. Entrées et sorties des internés.
2o. Chauffage de l'asile.
3o. Ventilation défectueuse.
4o. Etat sanitaire.
5o. Amélioration des dépendances de l'asile par le travail seul des internés.
6o. Coût annuel d'entretien de chaque interné.
7o. Coût annuel comparatif de l'entretien de chaque interné.
8o. Opportunité de ne plus maintenir aucun rapport entre cet asile et le pénitencier d Kingston.
9o. Recréations des internés.
10o. Observations sur le mauvais état du réservoir (citerne.)
11o. Etat déplorable des clôtures tout autour des dépendances de l'asile.

1o. *Entrées et sorties des internés.*

	Hommes.	Femmes.	Total
A l'asile au 1er janvier 1870..................................	118	101	289
Venus d'Ontario en 1870......................................	62	36	98
Venus du pénitencier de Kingston, 1870................	9	2	11
Total des patients durant l'année 1870................	259	139	398

Libérés—	Hommes.	Femmes.	Total.
Guéris....................	21	6	27
Décédés..................	22	13	35
Evadés	1	0	1

	Hommes.	Femmes.	Total
Libérés, décédés, évadés..................................	44	19	63
Restant à l'asile au 1er janvier, 1871................	215	120	335

D'après les chiffres précédents, on voit que 390 patients ont reçu des soins à l'asile e 1870. Comparant ce chiffre à 138, chiffre constaté au 31 août 1868, et représentant le nombr des aliénés dans l'asile à l'époque de la retraite de mon prédécesseur, il est facile de voir l différence.

L'asile est devenu une institution importante et doit être considéré autrement qu'à se débuts: j'espère donc que le bureau des directeurs voudra bien se préoccuper de cett question.

2o. *Chauffage de l'asile.*

Il est déplorable que dans un édifice aussi beau, le chauffage soit tellement défectueux La faute n'en est pas au parlement qui a voté une somme suffisante pour le chauffer d'un

manière convenable. La faute en est au bureau des inspecteurs qui a refusé à M. Garth, la fourniture du nombre de chaudières requises, d'après les plans de ce monsieur, bien qu'une somme suffisante eût été mise à la disposition des inspecteurs; mais, pour des raisons inexplicables, ces messieurs n'ont pas voulu permettre l'achat de plus de trois chaudières au lieu de quatre. Peut-être ils ont cru que le nombre suffisait; mais les pauvres aliénés ont terriblement souffert de cette inexplicable réserve.

J'ai fait de fréquentes réclamations, espérant toujours remédier ainsi à l'inégale distribution de la chaleur et au froid qui règne dans tout l'édifice. Mais j'ai été cruellement déçu et au lieu d'accorder une chaudière de plus, on a augmenté la force de pression dans les trois chaudières déjà insuffisantes qui sont établies. Aujourd'hui, et depuis quelque temps, la cuisine se fait à la vapeur.

J'en appelle à M. Garth, parcequ'il a été chargé par le gouvernement de surveiller la construction des appareils de chauffage, qu'il a une grande expérience dans ces questions et qu'il est déplorable qu'on n'ait pas adopté ses recommandations. Si l'on eût suivi les dites recommandations, nous serions demeurés responsables du bon fonctionnement des appareils; mais M. Garth ayant été entravé dans ses opérations par les inspecteurs, nous ne pouvons le blâmer pour le résultat.

Si l'on voulait prétendre avoir fait de l'économie, je dirais que le Dr. Kirkbride, médecin-surintendant très-habile et expérimenté, a fait observer avec justesse, qu'on n'a jamais raison d'avoir tort, et que c'est une grave injustice de n'accorder à un pauvre aliéné qu'une faible partie du comfort auquel il a droit.

Le froid a été si intense, l'hiver dernier, ou, je devrais m'exprimer ainsi, la quantité de chaleur a été si insuffisante que fréquemment, dans les dortoirs, les urinoirs ont gelé.

Dans les salles des femmes, j'ai vu les matrones fréquemment obligées d'emmener toutes les internées dans les réfectoires, même en plein jour, parcequ'il faisait trop froid dans les salles de recréation ou les corridors pour les y tenir, bien que les chaudières fussent chauffées à leur pression *maximum*.

Il est absolument essentiel que l'on ait une nouvelle chaudière et que tout l'appareil de chauffage soit examiné avec soin, vu qu'il est loin d'être dans un état satisfaisant.

3o. *Ventilation défectueuse.*

Je regrette d'avoir à dire que la ventilation n'est aucunement ce qu'elle devrait être dans un grand asile. Toutes les personnes familières avec les besoins d'un asile savent combien il est important que la ventilation y fonctionne bien. Je crois toujours que le plan que je recommandais dans mon dernier rapport remédierait au défaut de la ventilation. Ce plan a été adopté en partie et a réussi, mais le succès est loin d'être complet; de fait la ventilation est pire dans certaines parties de l'édifice, tandis qu'elle s'est beaucoup améliorée dans d'autres parties. Toutefois, jusqu'à ce qu'on ait fait disparaître la buanderie du soubassement du local réservé aux femmes, on doit s'attendre à ce que des odeurs méphitiques se répandront dans tout l'édifice surtout les jours de lavage, lorsque les eaux sales sont jetées en abondance dans l'égoût qui se trouve *intrà muros* et reçoit la décharge des fosses d'aisance dont aucune n'est munie d'appareil désinfectant.

Dans mon rapport trimestriel aux inspecteurs, au mois de juillet dernier, j'exprimais la crainte que le défaut de la ventilation dans l'aile ouest ne fût désastreux en cas d'épidémie, Je regrette d'avoir à dire que mes plus fortes craintes ne se sont que trop réalisées; nous avons eu la fièvre typhoïde et la dyssenterie et dix malades ont succombé à la dyssenterie dans l'aile ouest, tandis que pas un seul n'a succombé dans aucune autre partie de l'édifice. Trois cas de typhus se sont aussi terminés fatalement: deux dans l'aile est et un dans l'aile ouest.

Bien que l'un des architectes ait examiné tous les conduits et les ait déclarés en parfait état, il sera nécessaire de les faire inspecter minutieusement ainsi que les tuyaux d'eau, les puits et les réservoirs.

4o. *Etat sanitaire.*

Le site de l'asile et la vue de tous côtés sont magnifiques. L'édifice donne sur le lac Ontario dont il se trouve à environ quatre cents verges avec une élévation d'environ cinquante pieds au-dessus du niveau du lac. Il est donc excessivement facile de se procurer un ample approvisionnement d'eau, et d'opérer l'égouttement. En outre les vents d'ouest et de sud règnent, en moyenne, cinq jours sur sept, et l'air est excessivement pur, vu que rien, autour de l'asile, ne peut le corrompre. Malgré tous ces avantages notre obituaire de 1870, lequel est ci-joint, dénote une augmentation regrettable et que j'attribue aux défauts de construction de l'édifice.

Quelquefois, dans de grandes institutions publiques, il éclate des épidémies dont il est très-difficile de découvrir la cause et auxquelles on ne sait comment remédier.

Ainsi la fièvre typoïde s'est déclarée dans l'asile des aliénés de London et plusieurs des employés et des malades en ont été atteints. Pourtant, dans cet asile, le drainage, la ventilation, l'approvisionnement d'eau ne laissent rien à désirer et l'édifice n'était occupé que depuis quelques semaines. On ne sait, jusqu'à présent, comment expliquer ce malheur.

Je crois que la meilleure manière d'améliorer l'état sanitaire de l'asile de Rockwood est d'y établir un bon système de chauffage, de salles de bains et de cabinets d'aisance.

5o. *Amélioration des dépendances de l'asile par le travail seul des internés.*

Toutes les personnes qui ont vu les terrains de l'asile il y a deux ans, ou à l'époque où la neige recouvre la terre, seraient surprises des améliorations qui y ont été faites. En 1869, les internés ont fait sept mille, six cent quatre-vingts jours de travail, et en 1870, dix mille sept cent six jours de travail au dehors ont été faits sans compter le travail dans la salle des machines, la buanderie et l'atelier des tailleurs.

Les effets de ce travail seront rendus sensibles par deux extraits des registres des directeurs. Le 4 octobre 1870, les directeurs inscrivaient ceci dans les registres :—" Ils voient avec " satisfaction les grands travaux exécutés pour embellir les dépendances. Ils doivent féliciter le " Dr. Dickson du goût qu'il a montré dans la direction de ces travaux, et qui a tant contribué " à embellir la propriété ; en outre toutes ces améliorations ont été faites par le seul travail " des internés et n'ont rien coûté au public, ce qui est un mérite de plus."

A la date du 14 janvier, 1871, on lit dans le registre des directeurs : " Les internés ne " travaillent presque plus, sur les dépendances, parce que la saison est trop rigoureuse ; mais " durant l'été, sous la direction du surintendant, on a considérablement travaillé à embellir " et améliorer les dépendances. De fait, les travaux exécutés ont changé l'aspect des environs " de l'asile au grand avantage des recréations à venir des détenus."

Pour opérer les changements dont les directeurs parlent, il fallait l'assistance d'un homme dévoué et laborieux, et cet homme je l'ai trouvé dans l'intendant de l'asile auquel revient une grande partie du mérite des améliorations exécutées. Les gardiens qui ont surveillé les travailleurs, méritent aussi des éloges vu qu'ils ont toujours joint l'exemple d'un travail diligent aux ordres qu'ils avaient mission de donner.

M. Blair, l'intendant, donnera un compte détaillé des travaux exécutés, ainsi que du rendement du jardin et de la ferme. J'indiquerai toutefois ici le nombre de jours de travaux divers qui ont été faits :—

Journées, améliorations générales	7,840
" sur la ferme	1,200
" dans le jardin	936
" dans la cour,	730
" dans la salle des machines et des chaudières	730
" dans l'atelier des tailleurs	960
" dans la buanderie	1,252
" scié le bois et prendre soin de la cour à bois et charbon..	938
	14,587

Parmi les internés employés aux améliorations générales, nous avions des briquetiers, des maçons, des charpentiers, des carriers et des journaliers qui ont été employés dans leurs spécialités respectives.

Dans l'atelier des tailleurs, il y a toujours de cinq à sept internés à l'ouvrage, et ces hommes, non-seulement font tous les habits dont les internés ont besoin, mais encore les raccommodages; et actuellement ils ont déposé chez le garde-magasin, en fait d'habillements confectionés, quarante-neuf gilets, quarante-six paletots et quarante-cinq paires de pantalons, le tout coupé et solidement fait par eux.

Si donc l'on évalue à 60 cts. par jour, en moyenne, la journée de chaque homme,—chiffre très-modéré,—les 14,587 journées en question représentent la jolie somme de $8,782 20 que l'on devrait, en bonne justice, porter au compte du capital; on devrait aussi déduire un montant égal du compte d'entretien, vu que la propriété a augmenté intrinséquement de cette valeur.

Les femmes internées, sous la direction de leur excellente matrone, ont également fait une immense quantité d'ouvrage. Non-seulement elles font tous leurs vêtements et les raccommodent, mais elles travaillent à la lingerie des hommes, leurs tricotent des bas, et les raccommodent. Le garde-magasin a présentement en disponibilité les articles suivants faits par les femmes internées :—146 chemises de flanelle, 153 de coton, 250 draps de coton, 60 paires de chaussettes de laine, et 22 paires de bas de laine. Ces articles représentent une valeur considérable et c'est une grande économie pour l'institution qu'on puisse les y fabriquer et raccommoder; je reviendrai sur cette question.

6o. *Coût annuel d'entretien de chaque interné.*

Pour calculer ce qu'à coûté au pays chaque interné durant l'année 1870, je prendrai d'abord le montant total dépensé par l'économe, pour toutes fins, et j'en déduirai les items imputables au capital ou à la construction, ainsi que les sommes affectées à payer des dettes antérieures à l'année 1870, ou à l'achat d'articles qui n'ont pas été employés durant la même année, mais qui le seront durant l'année présente; je mentionnerai, entre autres choses, un nombre énorme de lits de fer, couvertures, courtes-pointes, draps et couvre-pieds achetés des autorités militaires, non parce que nous en avions un besoin pressant mais parce que l'occasion était bonne et ne se présentera probablement pas de nouveau.

La maison du médecin-surintendant de l'institution n'avait pas été habitée depuis plusieurs années et tombait en ruine; le toit était à jour et les planchers avaient tellement été détériorés par la pluie qu'il a fallu les renouveller. Le plâtrage des murs tombait partout, et dans le soubassement de la maison l'on avait fait un grenier à paille. Il a fallu une somme considérable pour remettre la maison en bon état, et comme ce montant a été porté au compte d'entretien pour 1870, déduction doit en être faite en calculant le coût annuel d'entretien de chaque interné.

Dix-huit des gardiens paient chacun huit piastres de pension par mois, et comme le nourriture est payée sur le compte général, il faut en déduire ce montant.

L'asile ne possède qu'un cheval, et comme le quai, où le bois de corde est livré, se trou à quelque distance de la salle des chaudières, et que le charroyage du bois et autres articles considérable, il faut quelquefois louer un autre cheval, ainsi qu'un attelage pour labour Ces dépenses doivent être déduites des dépenses générales.

L'an dernier, nous avons planté un verger et quelques arbres choisis sur les dépendanc Il faut aussi déduire le prix de ces arbres. La main-d'œuvre, dans ce cas comme dans to les autres, a été exécutée par les internés et les gardiens.

D'après l'état du boursier, les dépenses de l'année représentent un montant de		$44,474 70
Duquel il faut déduire la balance du salaire du surintendant pour l'année précédente, mais payée en 1870	$1,666 60	
Réparations à la maison du surintendant	1,037 48	
Reçu pour la pension de dix-huit gardiens	1,728 00	
Mobilier, non employé, en 1870	657 11	
Couvertures, courtes-pointes et draps	323 51	
Bois de construction $177 72; quincaillerie, clous. etc.,$103 94.	281 66	
Jardin et dépendances, $31 82; charroi, etc., $248 85	280 67	
Outils, $86 08; mastic, verre, peintures, huile, $137 16	223 24	
		6,198 27
		$38,276 43

La moyenne du nombre des malades internés a été, en 1870, de 318. Le montant porté compte d'entretien a été de $38,276 43, lequel, divisé par 318, doit donner le montant q le gouvernement a dû payer pour l'entretien de chaque interné, soit $120 36, pour chacu par année.

En justice, on pourrait encore réduire cette somme. Par exemple, on a payé $137 pour réparer les chaudières et les appareils de chauffage. Pour réparations en vitres, peint res, on a payé, durant l'année, $68 58; toutes ces sommes pourraient être justement trans rées du compte d'entretien au compte du capital. Nous portons aussi au débit de l'instituti les dépenses faites pour le jardin et dépendances, sans tenir compte de la valeur des pomm de terre et autres légumes qui ont servi à la nourriture des internés. Enfin, je ne déduis p la valeur des vêtements faits et raccommodés par les internés, ni le dépôt de vêtemen disponibles aujourd'hui. Enfin, je ne tiens pas compte de dix-huit porcs engraissés dura l'année et dont j'ai vendu douze pour $325, et tué six pour la nourriture des internés.

7o. Coût annuel comparatif de l'entretien de chaque interné.

On n'a qu'une très-fausse idée, généralement, du coût de l'entretien d'un interné à l'asi de Rockwood, comparativement aux autres asiles dans la province d'Ontario. Dans le derni rapport publié de l'économe de l'asile de Rockwood, il est démontré, par *a* et *b*, que chaq interné a coûté au gouvernement $177 11, pour l'année fiscale expirée au 30 juin 186 Alors j'étais étranger à la direction de l'asile, mais, durant les deux années que j'ai dirig l'asile, j'ai réduit de $177 11 à $120 26 le coût d'entretien de chaque interné, soit u économie annuelle de $56 75 sur chacun d'eux. Multipliant $56 75 par 318, nombre moy des internés en 1870, on obtient une somme assez notable représentant l'économie réalis pour le trésor public.

Pour comparer les dépenses de cette institution avec celles d'autres établissements, il fa prendre le coût d'entretien des internés durant l'année dernière, et non pas le coût d'entretic à Rockwood il y a deux ans, avec celui des autres institutions durant l'année présente.

Je constate l'impossibilité d'indiquer aujourd'hui ce que coûte chaque interné à l'asile rovincial de Toronto, ou au nouvel asile de London, ouvert seulement depuis quelques emaines, mais, dans l'excellent rapport de M. Langmuir, inspecteur des asiles pour Ontario, l est dit que chaque interné à l'asile coûtera au gouvernement $129 85 en 1871, et au ouvel asile de London, $112 00.

En examinant ces évaluations, je trouve que les pommes de terre et le lait n'y sont pas nentionnés ; mais je crois qu'à ces deux asiles on en récolte en abondance, ce qui est un grand vantage sur nous, car nous avons acheté pour $752 41 de pommes de terre et payé $485 93 our le compte du lait,—lesquelles sommes ajoutées donnent une moyenne de $3 89 par nterné pour ces deux seuls articles durant l'année.

Si donc nous comparons le coût d'entretien à Rockwood avec le même item dans d'autres siles, l'avantage reste au premier.

Mais il y a une autre manière d'envisager la question, et je veux parler de l'arrangement onclu entre le gouvernement fédéral et le gouvernement d'Ontario, arrangement par lequel le gouvernement d'Ontario s'obligeait à payer au gouvernement fédéral $143 par année pour chaque nterné envoyé à l'asile de Rockwood sous mandat du lieutenant-gouverneur d'Ontario. Cet rrangement enlevait aux prisons d'Ontario un grand nombre d'aliénés dangereux, à un prix beaucoup moindre que celui qu'on aurait pu obtenir dans tout autre asile de la province, et par suite l'arrangement était profitable au gouvernement fédéral. Dans son rapport de 1870, e Dr. Workman, autorité compétente s'il y en a une, porte à $200 par année le coût d'entretien de chaque interné. Le Dr. Workman tient compte, dans ce calcul, de l'intérêt sur le coût de construction de l'édifice, soit $620,000, mais il ne met pas en ligne de compte le prix lu terrain ; je crois donc que le chiffre qu'il indique est trop faible.

Maintenant, au nouvel asile de London, le gouvernement a dépensé, depuis deux ans, pour terrains, bâtiments, et mobilier, la jolie somme de $348,000. Je crois que l'intérêt sur e coût de construction est généralement calculé à 10 pour cent ; mais mettons le à 8 et nous rouverons qu'à l'asile de London le gouvernement a dépensé $27,848 00 pour l'entretien des nternés, soit, au moins, $167 pour chacun d'eux.

Voici, sous forme de tableau, le coût d'entretien de chaque interné, pour le gouvernement l'Ontario :

Asile provincial	$200 00
Asile de London	167 69
Asile de Rockwood	143 00

Donc le gouvernement d'Ontario entretien à Rockwood 330 internés pour $18,810 de moins qu'à l'asile provincial et pour $7,920 de moins qu'à l'asile de London.

J'aurais dû calculer l'intérêt sur le coût des constructions à Rookwood, mais cet intérêt ne doit pas entrer dans la comparaison du coût d'entretien des internés dans les principaux siles de la province, parce que la somme de $143 payée par le gouvernement édéral chaque année, pour chaque interné, comprend, outre l'entretien de chaque nterné à l'asile, les frais d'enterrement de ceux qui meurent, l'habillement de ceux qui se établissent et les frais nécessaires pour les réintégrer dans leurs familles.

Lorsque l'asile de Rockwood sera transféré au gouvernement d'Ontario, il ne sera que uste de calculer l'intérêt sur le prix d'achat de l'établissement. Il faut dire aussi que l'asile le Rockwood, bien que parfaitement situé et parfaitement construit, n'a pas coûté au gouvernement la moitié, proportionnellement, de ce qu'ont coûté l'asile provincial ou l'asile de

London. De fait on n'a payé que l'architecte, le bois, le zinc, les ferrures, les clous, la pein ture, le mastic, le verre et le sable.

La main-d'œuvre a été faite par les détenus, et les salaires des gardiens ne peuvent pa être mis en ligne de compte parce que leurs services sont toujours requis pour garder les internés La pierre a été extraite et taillée sur les terrains du pénitencier, où l'on a aussi fait la chau en sorte que l'édifice a coûté peu, argent comptant.

Pour la satisfaction des personnes qui voudraient établir un point de comparaison entr le coût d'entretien des détenus en Canada et aux Etats-Unis, je consignerai ici les chiffr suivants empruntés à des rapports autorisés :

Hôpital-général du Massachussetts (division de l'asile, 1869).....	$834 52
Asile des aliénés de la Pennsylvanie..........	438 00
Hôpital du gouvernement pour aliénés..........	410 00
Asile d'Ohio nord	372 00
Hôpital des aliénés du Tennessee..........	333 00
Hôpital des aliénés du Michigan..........	316 00
Hôpital du gouvernement, Illinois..........	305 00
Hôpital de la Virginie ouest	233 00
Hôpital du gouvernement, New-Jersey..........	247 00
Asile du Wisconsin	233 00
Hôpital des aliénés, Caroline du Nord..........	250 00
Asile du Kentucky, Est..........	215 00

8o. *Opportunité de ne plus maintenir les rapports qui existent entre cet asile et le pénitencier de Kingston.*

Je me permettrai de dire respectueusement qu'il existe de très-fortes raisons pour fai cesser les relations anormales qui existent entre le pénitencier de Kingston et l'asile d Rockwood.

Les gens les plus respectables frémissent presque tous d'horreur en songeant que leurs paren peuvent être envoyés dans un asile où il y a des aliénés, mais que diraient-ils, s'ils connaissaien les termes de la loi : " L'asile d'aliénés situé à Rockwood, près Kingston, sera et forme " partie du pénitencier de Kingston."

Certaines gens peuvent supposer qu'aucune personne recommandable ne cherche à fai admettre ses parents ou amis à Rockwood, et que l'objection précédente est de peu de valeur.

Je leur répondrai que les professions libérales, le commerce, les artisans et les journalie sont également bien représentés dans cet asile.

Il n'y a aucune bonne raison pour *amalgamer* ces deux institutions importantes. Ell n'ont pas d'intérêts communs, et chacune d'elles suffit à l'exercice des talents de s directeurs.

Si la majorité des internés était composée de criminels, je comprendrais l'amalgamation mais sur trois cent trente-cinq internés à Rockwood, il n'y a que quarante criminels.

Le but des deux institutions n'est aucunement le même. L'une est un lieu de chât ment, un lieu sûr où l'on retient l'écume de la population, en vue de la réformer s'il e possible, et c'est pour cela qu'on y emploie le fouet, la diète, l'emprisonnement, les travau forcés, le tout avec ample raison.

L'autre est un refuge pour les malheureux qui, frappés par la main de la providence, o perdu la raison et, dans ce triste état, pourraient nuire à la société.

On a généralementles idées les plus erronées au sujet des aliénés ; quelques personnes se les représentent tous comme des maniaques furieux incapables d'apprécier aucune des jouissances qu'affectionnent les êtres raisonnables ; loin de là. Il y a dans la vie de chaque aliéné (à l'exception de ceux qui ont totalement perdu la raison,) des moments où il est heureux, où il peut jouir des amusements, apprécier les études qui relevaient son esprit avant qu'il eût été visité de Dieu par cette terrible affliction.

Les aliénés sont généralement sensibles, et j'en ai vu exprimer la plus grande indignation en apprenant qu'un aliéné criminel avait été transporté du pénitencier de Kingston parmi eux.

Il est absolument essentiel pour la bonne économie interne d'un asile, que le médecin-surintendant ait le libre contrôle de tous les approvisionnements, qu'il puisse avoir accès direct près des fournisseurs, autrement il en résultera—et il en a résulté des inconvénients et des pertes graves. Dans l'état présent des choses, si des comestibles malsains ou autres articles mal appropriés sont envoyés à l'asile, le médecin-surintendant ne peut pas voir immédiatement l'entrepreneur, il faut qu'il communique avec le préfet du pénitencier qui (si la chose est possible) enverra son garde-magasin prendre des renseignements ; mais, dans l'intervalle, les pauvres aliénés souffriront.

Je n'hésite pas à déclarer que ni le préfet du pénitencier, ni son garde-magasin ne peuvent convenablement juger des articles nécessaires à l'asile. Le médecin-surintendant est la personne *ad hoc*. J'espère donc fermement que l'asile et le pénitencier seront entièrement séparés.

9*o*. *Amusements pour les aliénés.*

Si l'on veut considérer cet asile uniquement comme une institution disciplinaire, où l'on renfermera les aliénés dangereux sans chercher aucunement à les soigner, alors il ne semble pas nécessaire d'avoir des amusements, des recréations pour les internés. Mais si l'asile de Rockwood doit être, en même temps, une maison de santé, il devient nécessaire d'y recourir à quelques-uns des moyens prescrits par tous les médecins pour le traitement des aliénés.

J'avais écrit quelque chose à ce sujet dans mon dernier rapport, mais on me fit retirer ce passage sur la promesse qu'on fournirait tous les amusements possibles aux internés. On jugera de l'importance de ce détail par le fait que les directeurs m'autorisèrent à acheter pour $400 d'articles de recréation, mais à condition que j'économiserais ce montant sur l'item de l'entretien. Il est honteux que, dans un asile comme celui-ci, on n'ait jamais encore affecté $100 à un objet si important.

J'ai fait voir, dans la première partie de ce rapport, que les internés avaient fait une somme de main-d'œuvre représentant huit mille sept cent cinquante-deux piastres et vingt cts., ($8,759 20) ; n'est-il donc pas juste que les pauvres malheureux aient quelques moyens de se distraire, surtout durant les longs soirs d'hiver, au lieu d'être abandonnés aux rêves de leur imagination exaltée, alors qu'il n'ont d'autre chose à faire que d'arpenter les corridors et les salles de l'asile.

Nous avons, trois fois par semaine, une classe de musique sacrée ; environ cinquante internés y prennent part et chantent très-bien ; mais je regrette d'avoir à dire que c'est la seule distraction que je puisse leur offrir.

10*o*. *Mauvais état de la grande citerne.*

Il y a quelques mois, je fis rapport que l'eau avait traversé le plafond supérieur de l'asile et inondé le plancher au-dessous. En examinant l'état des choses, je constatai que la citerne

coulait. Je signalai le fait aux architectes et l'un d'eux me dit que la chose proven uniquement de ce que la citerne avait penché de deux pouces sur un côté ; depuis ce époque on ne la remplit que jusqu'à un pied au-dessous du bord.

Il y a un danger terrible et permanent dans la position de cette citerne qui mesure dou mille cinq cents gallons, qui, lorsqu'elle est pleine, pèse cinquante-quatre tonneaux et se trou au-dessus des têtes de tous les internés.

A ce sujet, la note suivante a été inscrite sur le registre de l'institution :—" Que " médecin-surintendant reçoive instructions de donner ordre aux architectes de réparer la di " citerne, et que le président du bureau soit chargé de représenter la chose à l'honorab " ministre de la justice, vu qu'aucune somme n'a été inscrite parmi les dépenses contingent " pour cette fin."

Avec des instructions aussi précises du bureau des directeurs, s'il arrivait un accident pourrait croire que le bureau a dégagé sa responsabilité et que tout le blâme reste au médeci surintendant. Mais tel n'est point le cas, vu que le médecin surintendant n'avait pas pouv d'acheter les longrines de fer, requises pour soutenir la citerne, ailleurs qu'au pénitencier Kingston. Nous devrons donc attendre que les forgerons du pénitencier aient le temps s'en occuper. Sous cette restriction, j'aurais fait faire ce travail immédiatement.

C'est un autre exemple, entre mille, des inconvénients qui résultent de la dépendan dans laquelle nous sommes à l'égard du pénitencier.

L'an dernier, je signai une réquisition pour un réfrigérateur et deux garde-mange mais nous ne les avons reçus que cinq mois plus tard alors que nous n'en avions plus beso avant l'été suivant.

Voici un autre fait : quelques aliénés furieux avaient enlevé plusieurs briques des mu des cellules de force, ce qui constituait des armes dangereuses entre leurs mains. Je demand donc que ces cellules fussent entourées à l'intérieur de cloisons de chêne fixées par des boulo de fer. On commença ce travail environ un an plus tard et il était terminé seize mois apr la réquisition. Mais il n'y avait pas de chêne disponible et il a fallu se conformer au exigences des autorités du pénitencier qui ont fait mettre du frêne très-faible que quelques-u des aliénés ont déjà arraché.

Souvent des effets appartenant à l'asile ont été transportés au pénitencier ; ainsi, il y quelques mois, je présentai à votre bureau un compte certifié par les architectes po $1,821 91 de bois, outils, etc., achetés, pour l'usage de l'asile, avec des fonds votés à cet eff par la législature ; une grande partie du bois emporté de l'asile a été employée à la constructi d'un chemin de fer sur les dépendances du pénitencier, et lorsque j'ai signé des réquisitio pour du bois, on nous en a envoyé, mais en nous le faisant payer comme s'il n'eut pas é notre propriété, mais celle du pénitencier.

Je dois rappeler au bureau que bien que ce compte lui ait été présenté à sa réuni d'octobre, aucun ordre n'a encore été donné de le porter au crédit de l'asile.

11*o*. *Etat déplorable des clôtures autour des dépendances.*

Il est déplorable, après avoir tant fait pour embellir les dépendances de l'asile, d'y voi les vaches, les porcs, etc., y errer en liberté faute de bonnes clôtures. Celles dont il existe de débris furent posées il y a trente ans, et il ne reste qu'à les renouveller.

Aucun journalier du village voisin de Portsmouth n'a de si tristes clôtures autour de so petit lopin de terre.

J'espère que dans le budget on voudra bien mettre à la disposition du médecin-surintendant une somme suffisante pour remédier à ce grave inconvénient.

Ci-joints l'obituaire, le rapport du gardien-chef et le bordereau de l'économe.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN R. DICKSON, M.D.,
M. du Coll. R. des Méd. de Londres,
M. du Coll. R. de Chirurgie d'Ang.,
Agrégé du Coll. R. de Chir., Ang.,
Médecin-Surintendant de
L'Asile de Rockwood.

MM. O'Neil, King et Prieur,
Directeurs des Pénitenciers,
Ottawa.

OBITUAIRE POUR L'ANNÉE 1870.

No. de l'interné.	No. du registre.	Date du décès.	Date de l'admission.	Age lors du décès.	Etat civil.	Etat mental lors de l'admission.	Etat de santé lors de l'admission.	Durée de la folie lors du décès.	Cause présumée de l'aliénation mentale.	Cause du décès.
1	379	7 janvier	9 novembre 1868	27	Célibat're.	Manie aigue	Amaigri	Dix-sept mois	Aucune	Parésie
2	390	11 do	12 do do	41	do	do chronique.	Faible	Vingt do	do	Consompt. pulmonaire
3	367	12 do	5 do do	22	do	do aigue	do	Quinze do	Lésion dans une chute	Fièvres typhoïde
4	1	17 do	25 juin 1855	51	do	do do	Fort	Quinze ans	Aucune	do
5	357	22 do	19 octobre 1868	49	Marié	do chronique.	Faible	Plusieurs années	Chagrins domestiques	Apoplexie
6	394	25 do	21 novembre 1868	..	Célibat're.	do aigue	do	do do	Aucune	Phthisie
7	484	17 février	3 août 1869	39	Marié	do do	do	Dix mois	Chagrins domestiques	Hydropisie cardiaque
8	477	4 mars	13 juillet 1869	21	Célibat're.	Mélancolie	Robuste	Onze do	Blessure à la tête	Apoplexie
9	571	10 do	4 mars 1870	37	Marié	Manie aigue	Faible	Trois semaines	Aucune	Epuisement
10	389	1er avril	12 novembre 1868	44	Célibat're.	Mélancolie	do	....	do	Fièvre typhoïde
11	585	9 mai	27 avril 1870	35	Marié	Manie chronique	do	Vingt-deux mois	Coup de soleil	Apoplexie
12	398	26 do	13 novembre 1868	38	do	do périodique	do	Vingt-trois do	Religion	Dyssenterie
13	465	27 do	29 mai 1869	23	Célibat're.	do chronique.	do	Trois ans	Aucune	Phthisie
14	580	25 juin	19 avril 1870	30	Marié	do do	Paralysé	Onze mois	Ivrognerie et misère	Parésie
15	606	11 juillet	30 juin do	55	Célibat're.	do do	Robuste	....	....	Dyssenterie
16	462	20 do	28 mai 1869	54	Marié	do do	Débilité	Dix-huit mois	Aucune	do
17	336	20 do	10 janvier 1868	23	....	do do	do	....	do	Epilepsie
18	509	21 do	7 septembre 1869	..	Célibat're.	Mélancolie	Robuste	....	Maladie utérine	Dyssenterie
19	603	22 do	18 juin 1870	..	do	do	Débilité	....	Masturbation	do
20	532	24 do	30 octobre 1869	19	do	Manie aigue	Robuste	Trois ans	Perte utérine	do
21	412	28 do	27 novembre 1868	37	Marié	do do	do	Vingt-neuf mois	Aucune	do
22	167	4 août	8 do 1861	33	Célibat're.	Démence	Faible	....	Congénitale	do
23	561	7 do	4 février 1870	30	Marié	Manie aigue	do	Douze mois	Jalousie	Paralysie
24	384	10 do	11 novembre 1868	..	do	Manie épileptiq.	do	Trois ans	Aucune	Consompt. pulmonaire
25	410	11 do	26 do do	..	....	....	do	....	do	Dyssenterie
26	402	1er septembre	16 do do	38	Célibat're.	Manie chronique	do	Six ans	do	do
27	581	15 do	19 avril 1870	15	do	do do	do	Depuis l'enfance	do	do
28	548	17 do	16 décembre 1869	45	Veuf	Parésie	Paralysé	Trois ans	Affection obscure du cerveau	Parésie
29	533	19 do	4 novembre do	47	Marié	Manie aigue	Robuste	Quinze mois	Aucune	Apoplexie
30	602	15 octobre	7 juin 1870	19	Célibat're.	do épileptique	do	Onze do	do	do
31	186	23 do	31 do 1863	30	do	do aigue	do	Huit ans	Congénitale	do
32	260	27 do	3 octobre 1865	35	do	Mélancolie	Faible	Neuf do	Aucune	Dyssenterie
33	565	29 novembre	17 février 1870	20	do	Manie épileptiq.	do	Plusieurs années	do	Epuisement, épilepsie
34	544	30 do	27 novembre 1869	56	Marié	do chronique.	do	Vingt-et-un mois	Chagrins domestiques	Epuisement
35	541	10 décembre	24 do do	26	Célibat're.	do épileptique	do	Quinze ans	Aucune	Epilepsie

RAPPORT DES ARCHITECTES DE ROCKWOOD, 1870.

ASILE DE ROCKWOOD,
Le 27 janvier 1871.

A JOHN FLANAGAN, ECR.,
Préfet intérimaire, Pénitencier de Kingston.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous soumettre notre rapport annuel des divers travaux exécutés à cette institution et sur ses dépendances ainsi que du nombre de journées faites par les détenus pour ces travaux durant l'année 1870.

Les charpentiers ont fait les ouvrages suivants :—revêtir de planches de bois franc les murs et plafonds des cellules de force ; réparer les alcoves des matrones ; construire des escaliers et des cloisons ; construire des conduits et tambours en bois dans les greniers pour améliorer la ventilation ; consolider les barrières et exécuter des réparations générales ; préparer et poser les constructions nécessaires dans le nouveau lavoir et la buanderie.

Les maçons et journaliers ont fait les travaux suivants :—

190 toises du mur de clôture.
400 verges d'excavation dans le roc.
135 do do do le sol.
2,000 verges de ballastage en pierre pour les fondations et le brise-lame du mur sud.
960 verges de plâtrage à la buanderie et au lavoir.
560 de couronnement de 28 × 6 pouces sur les murs de clôture, plus nombre de réparations générales dans tout l'édifice.

Les plombiers et ferblantiers ont couvert l'usine à gaz, et le dépôt de charbon ; ils ont réparé les tuyaux à eau et à vapeur ; ils ont posé des cuves et des déversoirs dans la buanderie neuve et le lavoir, et des serpentins à vapeur dans les tours et coupoles de ventilation.

Voici l'état du nombre de journées :

Maçons et journaliers	3,226
Charpentiers, plombiers et ferblantiers	2,322
Total	5,548

Nous avons l'honneur, etc.,

POWER ET COVERDALE,
Architectes,
Asile de Rockwood.

BORDERAAU DU BOURSIER, 1870.

DOIT. La Puissance du Canada, en compte avec l'asile de Rockwood. AVOIR.

1870.		$ cts.	
	Cheval et fourrage	424 84	
	Salaires	13,739 07	
	Beurre et saindoux	1,668 43	
	Pommes de terre	752 41	
	Buanderie	142 34	
	Sucre	1,350 22	
	Farine d'avoine	51 75	
	Tabac à fumer et à priser	304 79	
	Réparations	1,738 44	
	Médecines	193 33	
	Thé	1,170 30	
	Viande	3,987 68	
	Pain	4,434 82	
	Lait	487 37	
	Chauffage	6,979 20	
	Bottes et souliers	278 00	
	Charroyage et travaux sur dépendances.	280 68	
	Lavage et nettoyage	425 45	
	Vêtements	1,849 03	
	Enterrements	58 00	
	Farine	656 12	
	Œufs	42 83	
	Evasion	14 47	
	Orge et riz	156 90	
	Vinaigre	19 74	
	Cuisine	164 14	
	Salle à diner	226 00	
	Allocation lors de la libération	91 80	
	Frais de poste	59 32	
	Mobilier	657 11	
	Literie	422 90	
	Eclairage	282 61	
	Fruits	30 10	
	Annonces et impressions	104 42	
	Café	76 93	
	Poisson	214 15	
	Garde-malade	51 00	
	Mélasse	27 00	
	Divers	861 01	
			$44,474 70

1870.		$ cts.	$ cts.
Janvier 31	Bord. de paie des employés pour le mois.	972 91	
Mars 10	Mandat pour payer les comptes de janv.	2,142 51	3,115 42
Février 28	Bord. de paie des employés pour le mois.	922 82	
Mai 2	Mand. pour payer les comptes de février.	1,970 95	2,893 77
Mars 31	B. de paie des empl. pour le mois et mar.	3,364 82	
Avril 22	Mandat pour payer les comptes de mars.	2,254 93	5,619 75
,, 30	Bord. de paie des employés pour le mois.	931 83	
Mai 26	Mandat pour payer les comptes d'avril.	1,921 00	2,852 83
,, 31	Bord. de paie des employés pour le mois.	954 86	
Juillet 18	Mandat pour payer les comptes de mai.	2,206 10	3,160 96
Juin 30	Bord. de paie des employés pour le mois.	955 03	
Juillet 28	Mandat pour payer les comptes de juin.	1,749 26	2,704 29
,, 31	Bord. de paie des employés pour le mois.	915 19	
,, 31	Mandat, dépenses contingentes	250 00	
Sept. 26	Mandat pour payer les comptes de juillet.	2,919 50	4,184 69
Août 31	Bord. de paie des employés pour le mois.	983 33	
Sept. 21	Mandat pour payer les comptes d'août.	4,583 99	5,567 32
,, 30	Bord. de paie des employés pour le mois.	973 82	
Octobre 28	Mandat pour payer les comptes de sept.	3,984 32	4,958 14
,, 31	Bord. de paie des employés pour le mois.	913 37	
Nov. 29	Mandat pour payer les comptes d'octobre	2,112 12	3,025 49
,, 30	Bord. de paie des employés pour le mois.	938 95	
Décembre 21	Mandat pour payer les comptes de nov.	2,401 44	3,340 39
,, 31	Bord. de paie des employés pour le mois.	912 14	
1871.			
Février 10	Mandat pour payer les comptes de déc.	2,239 50	3,151 64
			$44,474 70

THOMAS DRUMMOND, Comptable.

RAPPORT DE L'INTENDANT POUR 1870.

Monsieur.—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport indiquant le montant des produits de la ferme et des jardins de cette institution durant l'année 1870 ; aussi un état des travaux exécutés durant la même année pour les internés mâles.

Quant à la récolte des pommes de terre, bien qu'elles aient été semées de bonne heure et que la terre fût bien cultivée, le rendement n'a pas été aussi bon qu'on l'espérait à cause de l'insuffisance de fumier et de la sécheresse prolongée de l'été dernier ; toutefois ces pommes de terre étaient d'excellente qualité et leur valeur représente tous les frais de culture. Les autres légumes tels que carottes, panais, etc., ont produit en abondance.

On me permettra de recommander fortement ici l'achat de bestiaux qui seraient nourris sur la ferme. On s'assurerait ainsi un ample approvisionnement de lait et l'engrais dont la terre a besoin.

Rapport des travaux, 1870.

Service.	Journées des		
	Internés.	Surveillants	Total.
Améliorations	7,840	384	8,224
Ferme	1,200	365	1,565
Jardins	936	365	1,301
Ecurie et chevaux	730	365	1,095
Buanderie (hommes)	1,252	313	1,565
Salle des machines et chaudières	730	....	730
Cour à bois et à charbon	939	313	1,252
Atelier des tailleurs	960	....	960
Total	14,587	2,105	16,692

Le tableau précédent a été dressé avec soin d'après le " bordereau de main-d'œuvre," et tous les détails y sont représentés, sauf les aides-cuisiniers et les personnes employées à remplir les paillasses.

Les premiers ouvrages auquels, au printemps, on a employé " tous les bras" disponibles a été la plantation du verger et la préparation du sol entre les rangées de jeunes arbres pour recevoir des semences, ainsi que les travaux analogues sur la ferme et dans les jardins. Le temps ayant été favorable les travaux marchèrent rapidement et les légumes, blé-d'inde, etc., furent semés en temps opportun. On n'a payé que pour quelques journées de labourage et d'un cheval et charrette pour transporter le fumier. Plus tard on a surveillé avec soin les parties en culture.

Produit de la ferme, 1870.

Artichauts, minots	6	à	$1 00		$ 6 00
Pommes, ,,	20	,,	1 00		20 00
Betteraves, ,,	38	,,	0 40		15 20
Choufleurs,	100	,,	0 12½		12 50
Carottes, ,,	99	,,	0 40		39 60
Choux, têtes	1094	,,	0 06		65 64
P. de terre, min.	620	,,	0 65		403 00
Navets, ,,	100	,,	0 40		40 00
Lard, lbs.	1,505	,,	6 50	par 100 lbs.	97 82

PRODUITS DU JARDIN.

Radis, bottes	180	à	$0 05	....	$ 9 00
Fèves (de lima) minots	21	"	1 00	....	21 00
Blé "	4	"	1 00	....	4 00
Gadelles, pintes	106	"	0 09	....	9 54
Concombres, mesures	3	"	0 25	....	0 75
Céléri, pieds	168	"	0 10	....	16 80
Laitue, pieds	1400	"	0 04	....	56 00
Melons,	40	"	0 05	....	2 00
Ognons, minots	16	"	1 00	....	16 00
Poids en cosse, minots	20	"	0 80	....	16 00
Panais, "	38	"	0 50	....	19 00
Rhubarbe, bottes	80	"	0 12	....	9 60
Salsifis, minots	4	"	2 00	....	8 00
Tomates, "	34	"	1 00	....	34 00
					$929 45

On s'est ensuite occupé d'améliorations générales sur toutes les dépendances, et les interné qui ont exprimé le désir de travailler en dehors ont été désignés et formés en détachement suivant leurs habitudes et leurs connaissances préalables.

On a entièrement renouvelé la cour de recréation qui se trouve sur le bord du lac. Un portion de cette cour a été adjointe au jardin contigu et entourée d'un mur à maçonneri sèche, proprement bâti et surmonté d'une clôture en bois. On a pris la pierre dans une butt qui se trouvait sur place et qui, ensuite, a été façonnée en terrasses élégantes surmontées d'un plateforme sur laquelle on a établi un mât à pavillon.

En avant de l'asile on a ouvert une nouvelle avenue au nord de laquelle on a établi un jolie terrasse où l'on parvient par des marches en face desquelles il y a une étendue a centre de laquelle on se propose de construire une fontaine. Tous les matériaux de surplus terre ou pierre, ont été enlevés. La pierre brute dont on n'a pas eu besoin pour empierre l'avenue a été employée à remplir le coffrage du quai, amélioration qui était devenue trè nécessaire ; la terre qui n'était pas nécessaire pour la levée de la terrasse a été transportée su le parc et employée à le niveler ; la surface en était considérablement brisée vu qu'on y avai extrait de la pierre. Tous les ouvrages ont été faits avec soin et vos recommandations on été suivies. Maintenant il ne reste plus qu'à planter quelques arbres dans le parc, sabler le allées, et alors il formera une dépendance d'un coup-d'œil agréable et un charmant endroit d recréation pour les internés.

On a fait, durant l'année, un grand nombre d'ouvrages utiles. Les internés ont travaill courageusement et, à la fin de la saison, plusieurs d'entre eux avaient, dans ce travail, retrouv la santé et sont rétournés chez eux.

Les surveillants méritent également des éloges pour l'activité qu'ils ont déployée. Il fallu une stricte surveillance, à cause du mauvais état des clôtures, pour prévenir les évasions je suis heureux d'avoir à dire qu'aucune évasion n'a eu lieu dans les partis de travailleurs.

RELEVÉ DES OUVRAGES EXÉCUTÉS EN 1870.

Construction.	Mesurage.		
Trottoir en planche	3 pds de large.	3,997	Pieds linéaires.
Terrasse avec gazon rapporté	6 ,, haut.	937	,, ,,
Clôture	6 ,, ,,	814	,, ,,
Mur de pierre (maçonnerie sèche)		12,016	,, cubes.
,, (riprap)		11,676	,, ,,
Terre enlevée		1,870	Verges ,,
Pierres extraites et enlevées		624	,, ,,
Avenues nivelées et macadamisées	20 pds de large.	716	Pieds linéaires.
Bardeaux pour le toit des écuries		127	Verges carrées.
Transport de la pierre aux coffrages du quai et aux murs		374	,, cubes.

Le tout respectieusement soumis.

ROBERT BLAIR,
Intendant.

12 janvier 1871.

J. R. DICKSON, Ecr., D. M.,
Médecin-surintendant, Asile de Rockwood.

PÉNITENCIER DE ST. JEAN, N.-B.

RAPPORT DU PRÉFET POUR L'ANNÉE 1870.

MESSIEURS,—Il y a eu trois décès durant l'année, comme vous le verrez par le tableau No. 1, John Ryan, vieillard très-âgé, et John Philipps, jeune nègre, en avril et George Richardson, en décembre. Ces trois sujets étaient évidemment poitrinaires lors de leur admission à l'asile, car jamais un interné, bien portant lors de son entrée, n'est décédé au pénitencier.

Au commencement du mois de mars, on découvrit que le réservoir était en mauvais état, que l'eau avait une mauvaise couleur et une odeur infecte. La cause de cela est due, comme on l'a constaté, à deux grands abattoirs, construits vers 1869, environ un quart de mille en amont du réservoir et à la tête de la nappe d'eau qui l'alimente. Il a fallu renoncer à employer cette eau dont on se servait dans la cuisine et les lavoirs à vapeur, ainsi que pour tous autres usages domestiques, depuis dix-sept ans. Elle n'est pas tou-à-fait aussi mauvaise à présent ; mais au printemps et au commencement de l'été, elle redeviendra probablement aussi mauvaise que jamais, et ne sera entièrement bonne que lorsqu'on aura fait disparaître la cause qui la corrompt.

Dans ses rapports de 1868 et 1869, le préfet recommandait la construction, à l'intérieur de la cour de la prison, d'un bâtiment devant servir d'écurie et aussi de grenier pour le foin qu'on récolte sur les dépendances de l'asile, pour les balais, seaux et cuves qu'on fabrique et pour les matériaux destinés à cette fabrication. Jusqu'à présent, nous n'avons pas de local convenable à cet usage.

Le tableau No. 16, donne un état minutieux de la valeur des articles fabriqués et des matériaux prêts pour fabrication à la fin de 1869 ; aussi des matériaux achetés pour fabrication en 1870 ; du montant des ventes faites durant l'année, de la valeur des matériaux et des articles fabriqués disponibles à la fin de l'année ; du coût de fonctionnement et d'entretien des des machines, entretien tel que le matériel, a la même valeur à la fin de l'année qu'au commencement. De ce tableau il résulte que, sur les articles fabriqués durant l'année, il y a eu profit de $7,519.39, ou une fraction de plus que 49 cts. par jour pour le temps qu'on a employé à cette fabrication, comme on peut le voir par le tableau No. 13.

Comme je le dis ailleurs dans ce rapport, et pour les raison y spécifiées, on n'a pu suffire à toutes les demandes d'articles manufacturés. On peut donc justement en conclure que si les 5,206 journées portées au compte d'entretien dans le tableau No. 13, et employées comme il est dit plus bas, avaient été consacrées à la fabrication, on aurait pu faire un profit de $10,000.

Le préfet sait bien que c'est là un léger profit ; mais, si léger qu'il soit, c'est un profit, et ne fût-il que de 10 cts. par jour pour le temps employé, cela diminuerait d'autant le coût d'entretien. On ne s'étonnera pas non plus que les profits soient légers si l'on considère que le blé de guinée, pour la fabrication des balais, (*broom corn*,) a coûté seul la forte somme de $13,421.89. En outre, il faut compter, pour chaque journée, 71 internés trop vieux ou trop infirmes pour travailler. Le prix du blé de guinée détermine le profit de fabrication ; quelquefois cette matière première est d'un prix si élevé qu'on ne fait aucun profit. Dans les neuf premiers mois de l'année, le profit a été minime ; dans les trois derniers mois, on gagnait un tiers.

Durant l'année on a fait, au pénitencier, les réparations et améliorations suivantes :—

On a établi un égoût dans le lavoir de la prison des femmes, et un drain qui en part pour conduire à un réservoir souterrain, dans la cour, les eaux de savon qu'on utilise comme engrais.

On a complété une scie circulaire à l'extérieur mue par un mécanisme à l'intérieur de

'atelier en briques, et enfermée dans un abri en bois de 30 x 18 pieds, à trois étages. La scie est dans le soubassement ; elle sert à couper le bois de chauffage, et les deux autres étages peuvent être utilisés pour ateliers et magasins en rapport avec les ateliers dans le bâtiment en briques, et qui se trouve convenablement placé à cet égard.

Un têt à porcs et une cour ont été construits, d'après un ordre des directeurs qui veut qu'on élève des porcs sur la ferme.

Des assises pleines courantes ont été établies dans les deux rangées de cellules de la prison des hommes ; il en était besoin. On a renouvelé le plancher du corridor. Et de cette prison ; les poutres étaient pourries et le plancher en fort mauvais état.

On a réparé et mis en bon état l'allée qui part de la porte principale, à l'ouest de la cour de la prison, et conduit au grand chemin ; par cette allée passent un grand nombre de charrettes. On a planté des poteaux des deux côtés de la même allée, en vue d'établir des clôtures autour de la prairie qui, jusqu'à présent, avait été, pour ainsi dire un pâturage commun.

D'après un plan donné par le chapelain catholique, on a construit un autel et arrangé un local pour la célébration de la messe dans la prison.

On a travaillé longtemps à la vielle palissade qui, malgré cela, n'a pas grande apparence, au sud de la cour principalement. En la réparant constamment, elle tiendra encore cinq ou six ans, mais n'en paraîtra pas mieux.

Pour tous ces travaux, il a fallu employer les hommes les plus capables parmi notre petit personnel d'internés. Par suite, nous n'avons pu répondre aux demandes d'articles fabriqués dans la prison. Il ne faut pas perdre cela de vue, dans l'intérêt même de l'établissement, si l'on veut y maintenir les manufactures. Le peu d'articles fabriqués actuellement disponibles, et le petit nombre de prisonniers exigent qu'on emploie tous les bras aux fabriques, autrement il vaudrait mieux arrêter la machine à vapeur et ne plus rien fabriquer. Tous les prisonniers réunis ne forment pas la moitié du personnel requis.

Pendant plusieurs années avant son départ, la garnison nous fournissait, en moyenne, 20 prisonniers au moins par an, et ces bras ne sont pas remplacés. Toutefois, le préfet ne regrette pas que le personnel des prisonniers soit si minime. Il croit même qu'en proportion de la population et des rapports que la province a toujours avec l'extérieur, aucune province ou état n'ont moins de criminels.

Votre obéissant serviteur,

JOHN QUINTON,
Préfet.

Au Président et Directeurs des Pénitenciers.

TABLEAU No. 1.

Nombre de prisonniers au pénitencier de St. Jean, 1er janvier 1870 :—		
Hommes, 68 ; femmes, 15	83	
Internés durant l'année :—		
Hommes, 119 ; femmes, 65	184	
		267
Libérés durant l'année :—		
Hommes, expiration de peine	123	
" gracié *	1	
" décédé	3	
Femmes, expiration de peine	61	
		188
Détenus au 21 décembre 1870 :—		
Hommes, 60 ; femmes, 19		79

* Le prisonnier Alexander McMullin a été gracié le 12 décembre 1870 ; le terme de son emprisonnement expirait le 22 janvier 1871.

TABLEAU No. 2.

PRISON D'ETAT, minuit, 31 décembre 1870.

Sexe.	Détenus—pour deux ans et plus.			Détenus—pour moins de deux ans.			
	Au-dessous de 16 ans.	Au-dessus de 16 ans.	Total des détenus.	Au-dessous de 16 ans.	Au-dessus de 16 ans.	Total des détenus.	Total des détenus de toutes classes.
Hommes	....	32	32	1	27	28	60
Femmes	....	3	3	....	16	16	19

TABLEAU No. 3.

Condamnés pour deux ans et plus, en prison au 1er janvier 1870 :—
Hommes, 30 ; femmes, 2 32
Internés durant l'année :—
Hommes, 13 ; femmes, 3 16
— 48

Libérés durant l'année :—
Hommes, expiration de peine 7
" grâcié 1
" décédés 3
Femmes, expiration de peine 2
— 13

Détenus au 31 décembre :—
Hommes, 32 ; femmes, 3 35

TABLEAU No. 4.

Terme d'emprisonnement des détenus au 31 décembre 1870 :—
Hommes, à vie, 3 ; 27 ans, 1 ; 12 ans, 2 ; 8 ans, 1 ; 7 ans, 1 ; 6 ans, 3 ; 4 ans, 1 ; 3 ans, 6 ; 2 ans, 14. Femmes, 2 ans, 3.—Total, 35.

Noms des prisonniers à vie, date de l'incarcération, et âge à cette date :

Patrick Stavin .... novembre 1857 .... âgé de 16 ans
Johnston Bean .... janvier 1861 .... " 44 "
James Ray .... juillet 1865 .... " 56 "

TABLEAU No. 5.

Crime des détenus, pour 2 ans et plus, au 31 décembre 1870 :—

Hommes—meurtre (inciter au), 1 ; meurtre sans préméditation, 1 ; viol, 2 ; vol, 5 ; vol avec effraction (*burglary*), 3 ; assault, 3 ; assault et blessures, 8 ; ayant obtenu des effets sous de faux prétextes, 1 ; vol, 8. Femmes—assault, 2 ; vol, 1.—Total, 35.

TABLEAU No. 6.

Ages des détenus, pour 2 ans et plus, au 31 décembre 1870 :—

Hommes de 20 à 30 ans, 20 ; au-dessus de 30 à 40 ans, 6 ; de 42 à 54 ans, 4 ; 62 ans, 1 ; 66 ans, 1. Femmes—21 ans, 2 ; 30 ans, 1.—Total, 35.

Origines de ces détenus :—Hommes—Anglais, 1 ; Irlandais, 10 ; Ecossais, 1 ; Américains (E.-U.), 2 ; Canadien, 16 ; Canadiens-Français, 2. Femmes—Canadiennes, 3.—Total, 35.

N. B.—Un homme et une femme de couleur sont compris parmis les canadiens.

TABLEAU No. 7.

Religions des détenus, pour deux ans et plus, au 31 décembre 1870 :—

Hommes—Protestants, 18 ; catholiques, 14. Femmes—Protestantes, 2 ; catholiques, 1. —Total, 35. De ce nombre, cinq hommes et une femme ne savent lire.

TABLEAU No 8.

Prisonniers pour moins de 2 ans, détenus au 1er janvier 1870 :—		
Hommes, 38 ; femmes, 13..........	51	
Internés durant l'année :—		
Hommes, 106 ; femmes, 62..........	168	
		219
Libérés durant l'année :—		
Hommes, 116 ; femmes, 59..........		175
Détenus au 31 décembre 1870 :—		
Hommes, 28 ; femmes, 16..........		44

TABLEAU No. 9.

Termes d'emprisonnement des détenus pour moins de 2 ans, au 31 décembre 1870 :—

Hommes—18 mois, 3 ; 12 mois, 5 ; 6 mois, 6 ; 2 mois, 10 ; 1 mois, 4.—28. Femmes—18 mois, 2 , 12 mois, 1 ; 6 mois, 4 ; 3 mois, 3 ; 2 mois, 6—16.—Total, 44. De ce nombre, ne savent pas lire :—Hommes, 9 ; femmes, 11.

TABLEAU No. 10.

Religions des détenus pour moins de 2 ans, au 31 décembre 1870 :—

Hommes—Protestants, 9 ; Catholiques, 9. Femmes—Protestantes, 5 ; Catholiques, 11.—Total, 44.

Nationalité de ces détenus :—

Hommes—Canadien, 12 ; Irlandais, 12 ; Ecossais, 2 ; Anglais, 1 ; Canadien-Françai 1.—28. Femmes—Irlandaise, 11 ; Canadienne, 4 ; Américaine, (E.-U), 1—19. = Total, 4 Parmi les canadiens, il y a : hommes—2 de couleur et 2 aborigènes ; femmes—1 de coule et une sauvagesse.

TABLEAU No. 11.

Le nombre total des prisonniers internés durant l'année, d'après le tableau No. 1, e comme suit :—Hommes, 119 ; femmes, 65. De ce nombre, ne savent pas lire :—

Hommes, 48 ; femmes, 47.

De ce nombre ont été réincarcérés durant l'année :—

Hommes—6, une fois ; 5, 2 fois. Femmes—9, une fois ; 3, deux fois ; 1, trois fois.

TABLEAU No. 12.

Nombre total des prisonniers en 1870 :—

	Hommes.	Femmes.
Janvier	2,113	509
Février	2,157	589
Mars	2,443	675
Avril	2,130	535
Mai	2,213	503
Juin	2,194	532
Juillet	2,338	568
Août	2,276	604
Septembre	2,220	607
Octobre	2,162	600
Novembre	1,879	688
Décembre	1,963	668

TABLEAU. No. 13.

Emploi des prisonniers durant l'année 1870 :—

Hommes—fabrication de seaux et cuves	4,219
" " balais	5,126
" " râteaux et autres articles	1,377
" travail dans les manufactures	4,606
" " " entretien	5,206

Travail des femmes—le tout au compte d'entretien :—cuisine et lavage pour tous l prisonniers ; carder de la laine ; filer et tisser ; faire les habits des prisonniers ; tricoter d bas, des chaussettes et des mitaines pour les prisonniers ; couture ; confectionner la linge pour les hommes et leurs propres vêtements ; faire le ménage de la prison.

Seize prisonniers ont été mis au pain et à l'eau, durant l'année, pour trois jours chacu

Tableau No. 14.

Nombre des incarcérations chaque année, de 1860 à 1870 inclusivement, avec le nombre de soldats incarcérés chaque année :—

1860	Incarcérats,	259	dont 31	soldats,
1861	"	254	5	"
1862	"	368	112	"
1863	"	383	70	"
1864	"	393	70	"
1865	"	336	55	"
1866	"	541	171	"
1867	"	543	273	"
1868	"	382	150	"
1869	"	221	58	"
1870	"	184	12	"

Depuis 1842, il n'y a jamais eu si peu d'emprisonnements qu'en 1870, sauf en 1845 où il n'y en avait eu que 173.

Tableau No. 15.

En 1870, la moyenne quotidienne des détenus a été moindre que durant aucune des dix autres années précédentes :—

Hommes, 71 ; femmes, 19.

Les plus fortes moyennes, durant la même période, ont été :—

En 1866—hommes, 119½ ; femmes, 33¾.

En 1867—hommes, 118 ; femmes, 36½.

Tableau No. 16.

Valeur des articles fabriqués au pénitencier de St. Jean, depuis le 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1870 :—

Inventaire au 31 décembre 1870 :—		
Pénitencier et magasin	$5,431 73	
Ventes d'articles du le 1er janvier au 31 décembre 1870	29,131 20	
		$34,562 93
Dépenses pour matières premières du 1er janvier au 31 décembre 1870	18,796 03	
Inventaire des articles au pénitencier et au magasin, jusqu'au 31 décembre 1869	8,247 51	
	$27,043 54	
Augmentation pour 1870	7,519 39	
		$34,562 93

Ventes en 1870 :—

Janvier	$1,229 70	Août	$2,388 03
Février	1,313 00	Septembre	1,889 75
Mars	1,669 05	Octobre	2,051 30
Avril	3,603 57	Novembre	1,945 07
Mai	4,394 18	Décembre	1,577 10
Juin	4,135 05		
Juillet	2,935 40		$29,131 20

Détail des dépenses pour matières premières :—

Teintures......	$8 10	Huile et courroies pour les machines..	$439 09
Laine filée..........	42 30	Quincaillerie....... .	37 26
Impressions et annonces..........	20 00	Soufre en canon.....	29 52
Broquettes et ficelle.	250 98	Cercles de fer.......	630 61
Peinture et huile....	1,151 81		
Bois de construction	2,764 42		$18,796 03
Blé de guinée.......	13,421 89		

Inventaire du pénitencier de St. Jean, Puissance du Canada, 1er janvier 1871 :—

Prison en granit (hommes).........................	$61,101 00	
Prison en briques (femmes).........................	9,600 00	
Atelier et salle des chaudières, en brique.........	7,448 00	
Maison du préfet et magasin (brique)...........	5.906 00	
Résidence des gardiens (brique)..................	5,840 00	
		$89,895 00

Machine à vapeur et accessoires, outils, etc.......................... $10,356 00

Mobilier de la prison, literie, habillements :—

Literie..	$957 00	
Ferblanterie, lampes, pendules, etc................	100 00	
Habillements et matières premières pour do.....	995 00	
Cuir et souliers..	151 00	
Huile à brûler...	30 00	
Rouets, métiers à tisser................................	30 00	
		$2,263 00

Ecurie, etc. :—

1 cheval	$160 00	
4 porcs..	24 00	
Voiture, traîneau et harnais	210 00	
Charrettes, traînes, haquet, etc..................	90 00	
Foin.........	120 00	
		$604 00

Valeur des articles fabriqués et des matières premières disponibles, au 1er janvier 1871 .... $5,431 73

RAPPORT DU CHAPELAIN PROTESTANT POUR 1870.

St. Jean, le 1er janvier 1871.

Au Directeurs des Pénitenciers.

Messieurs,—Durant l'année 1870, je me suis efforcé de remplir fidèlement mes devoir Je suis heureux d'avoir à dire que les prisonniers se tiennent très-bien durant les offices. y a service les dimanche et mercredi, plus école du dimanche au printemps, en été et en automn

Plusieurs des prisonniers ont appris les dix commandements et s'y conformeront par suite, je l'espère.

Comme plusieurs savent lire, ils répondent volontiers et prennent aussi part au chant, et j'espère que les instructions qu'ils reçoivent chaque semaine leur seront, avec la grâce de Dieu, permanemment utiles, et qu'ils deviendront des membres utiles de la société.

Comme les classes ont eu généralement lieu le soir, plutôt que vers le milieu du jour, je n'ai pu les surveiller aussi assiduement durant l'hiver, mais M. Patchell est maintenant habitué à sa charge, et je pense qu'il la remplit très-bien.

Cependant, je crois que si la classe était faite tous les jours après le diner, un très grand nombre de détenus y assisteraient; ils ne seraient pas alors aussi fatigués, et ils auraient de plus l'avantage d'avoir la lumière du jour. Mais je n'insisterai pas là-dessus, parce que cela pourrait nuire à d'autres arrangements.

Je vous remercie infiniment pour l'octroi de $20 destiné à l'achat de robes, que je fais faire en ce moment.

Je demeure, messieurs, votre respectueux,

George Schofield,
Aumônier protestant.

RAPPORT DU CHIRURGIEN POUR 1870.

Pénitencier de St. Jean, 31 décembre 1870.

Aux Président et Directeurs des Pénitenciers.

Messieurs,—Avec la fin de l'année je dois vous faire un rapport sur l'état sanitaire du pénitencier de St. Jean, province du Nouveau-Brunswick, durant l'année 1870. Mon rapport semestriel aux directeurs, fait le 18 août dernier, contient certaines choses sur lesquelles je dois revenir, afin de rendre mon rapport annuel complet. Dans mon rapport d'août, je disais que nous avions eu deux décès entre le 1er et le 5 avril. L'un est celui d'un vieillard nommé Ryan, depuis longtemps malade de consomption, et l'autre est celui d'un jeune noir qui était déjà attaqué de consomption lorsqu'il vint à la prison. Ces prisonniers n'ont, comme de raison, jamais fait aucun travail et ont toujours figuré sur la liste des malades. Le dernier jour de l'année, il n'était mort qu'un seul autre individu (aussi de consomption) nommé Richardson, l'un des prisonniers à long terme. Il commença à décliner il y a environ un an, en sorte que le bilan de la mortalité de l'année ne s'élève qu'à trois. Pour cette prison, c'est beaucoup,—deux prisonnniers condamnés à une longue détention, et un à peu de temps. La mise en liberté de McMullen nous évita d'ajouter un quatrième décès à cette liste. Je répondis au télégramme du ministre de la justice à son sujet. Il déclinait depuis plus d'un an, et je conseillai son renvoi immédiat. Son pardon lui fut accordé ; mais je suis fâché de dire que le pauvre homme ne put même se rendre dans sa famille à New-York. On m'a dit qu'il était mort à Boston. Il avait été enfermé ici pendant cinq ans. Ce sont des cas comme celui-ci qui me font insister auprès des directeurs pour en obtenir l'établissement d'une infirmerie et l'introduction d'une diéte telle que mentionnée dans mes rapports antérieurs. Je suis heureux de voir que le Dr. Dickson, du pénitencier de Kingston, exprime des sentiments semblables aux miens, relativement à la diéte des prisons, et les direteurs et autres fonctionnaires devront nécessairement s'occuper de ces cas de long emprisonnement.

Dans mon rapport du mois d'août, j'ai parlé de l'eau du réservoir. J'ai été obligé, au printemps, d'en interdire complètement l'usage pour les besoins domestiques. Le préfet soumettra cette question telle qu'elle doit l'être aux directeurs, et il est inutile que j'en dise davantage. Nous n'avons eu aucune maladie d'une nature épidémique durant l'année, et les accidents ont été très légers. Le nombre de malades soignés a été :—

Hommes	122
Femmes	12

La prison a été administrée, en ce qui touche à mon département, de la manière ordinaire. Les détenus ont été soignés avec bonté par ceux qui en sont chargés ; et je dois dire

que je suis reconnaissant au préfet et aux autres employés pour l'aide qu'ils m'ont donné et l
complaisance dont ils ont toujours fait preuve à mon égard.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

THOMAS S. WETMORE, M.D.

RAPPORT DE LA MATRONE POUR 1870.

31 décembre 1870.

MESSIEURS,—Dans le cours de l'année 1870, le nombre des femmes détenues ici a été e moyenne de 19. Toutes celles qui étaient en état de travailler ont été occupées aux travau ordinaires de la prison des femmes,—à laver et faire la cuisine pour elles-mêmes et pour le détenus,—à coudre et tricoter, préparer de la laine, filer, tisser les étoffes avec lesquelles elle sont habillées, ainsi que les hommes, etc., etc. La matrone n'a éprouvé aucune difficult grave dans son administration et reconnait avec plaisir la bonne conduite générale de celle qui lui sont confiées.

Avec respect,

CATHERINE KEFFE,
Matrone.

Aux directeurs des pénitenciers.

RAPPORT DE L'AUMONIER CATHOLIQUE POUR 1870.

ST. JEAN, N.-B., 4 mars 1871.

Au Président des Directeurs des Pénitenciers.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que la chapelle temporaire a été ins tallée dans le pénitencier conformément à vos instructions ; qu'elle a été pourvue de tous le meubles nécessaires, ornements, etc., et qu'elle donne beaucoup de satisfaction. Il y a e office tous les dimanches, et même plus souvent lorsque c'était nécessaire, dans le cours d l'année dernière, et tous les détenus catholiques, à une seule exception, y ont assisté de bo cœur et avec dévotion ; et je suis heureux de dire que non seulement leur comportement au service divin était très-satisfaisant, mais encore qu'ils continuent à manifester le désir de faire un bon usage des livres de la bibliothèque, durant les heures affectées à la lecture. L'institution étant maintenant pourvue de tout ce qui est nécessaire, en ce qui regarde les besoins spirituels des détenus, je n'ai plus rien à demander à ce sujet.

Le préfet n'ayant reçu aucune instruction au sujet des fêtes publiques de la Puissance, n'a apporté aucun changement à la coutume suivie jusqu'ici, et en conséquence les fêtes ne sont pas observées dans le pénitencier de St. Jean, nonobstant l'opinion contraire de quelques personnes.

THOMAS CONNOLLY,
Aumônier.

PÉNITENCIER D'HALIFAX, N.-E.

RAPPORT DU PRÉFET POUR 1870.

A T. J. O'Neil, écr.,
Président du Bureau des Directeurs.

PÉNITENCIER D'HALIFAX,
2 janvier 1871.

MONSIEUR,—Bien que l'année fût fort avancée lorsque j'ai pris la charge de préfet du pénitencier d'Halifax, je puis cependant, grâce à l'excellente administration des affaires de la prison et à la manière dont les registres ont été tenus, vous faire mon premier rapport et le rendre plus complet et plus satisfaisant qu'il ne m'aurait été possible de le faire sans cela.

Je suis entré dans ma nouvelle charge le 4 novembre dernier, et mon premier soin a été de réunir les gardes au bureau et de leur adresser quelques paroles de circonstance. Je passai ensuite les prisonniers en revue et leur adressai aussi quelques mots. Je leur dis que mon désir était de faire tout ce qui dépendrait de moi pour rendre leur position moins pénible ; qu'ils me trouveraient toujours d'un abord facile et toujours prêt à écouter patiemment toute plainte raisonnable ;, et que je regarderais non-seulement comme un devoir, mais comme un plaisir, de contribuer à leur bien-être autant que les règlements de la prison le permettraient; mais je leur rappelai en même temps que la réalisation de cet heureux état de choses dépendait beaucoup d'eux-mêmes, puisque tout dépendait de la manière dont ils se comporteraient, car tandis que j'encouragerais autant qu'il serait en mon pouvoir ceux qui se conduiraient bien et travailleraient courageusement, je corrigerais certainement avec la sévérité voulue les paresseux et les incorrigibles. Entre autres raisons qui devaient les engager à se bien conduire, je fis allusion à celle qui, je crois, a le plus de poids auprès des prisonniers, c'est-à-dire, à la remise mensuelle que le gouvernement accorde à ceux dont la conduite exemplaire remplit les conditions exigées, lesquelles sont à la portée de tous. Les détenus gardèrent le silence le plus parfait pendant que je leur parlais ainsi, et à en juger par leur contenance, je voyais qu'ils croyaient réellement que je voulais être leur ami et leur protecteur.

Après y avoir réfléchi, je résolus d'aller encore plus loin afin de montrer aux prisonniers que le traitement qu'ils recevraient à l'avenir était entièrement entre leurs propres mains. J'en remarquai plusieurs qui étaient aux fers—des endurcis—dont les accès de bonne conduite étaient rares et courts, et d'autres encore qui avaient perdu certains privilèges qu'ils avaient conquis par une bonne conduite antérieure. Pour capter leur entière confiance dans mes paroles et mes intentions, je brisai les chaînes et rendis les privilèges perdus, en leur disant à tous que rien de ce qu'ils avaient pu faire jusque là ne m'indisposerait ou me préjugerait contre eux le moindrement, si à l'avenir ils voulaient m'aider à accomplir le bien que je désirais si vivement leur faire. Je ne pense pas qu'il y en eût un seul parmi eux qui n'appréciât pas la bonté de mes intentions ; et jusqu'ici je n'ai pas eu la moindre occasion de regretter la ligne de conduite que j'avais ainsi inaugurée, car il ne m'a pas été fait, depuis, une seule plainte qui vaille la peine d'être mentionnée. Je ne recourrai donc aux mesures de rigueur que lorsque j'aurai épuisé les moyens de persuasion morale. Je suis fâché d'avoir à noter la conduite très repréhensible de deux des gardes envers les hommes qui leur sont confiés. Je crois qu'elle était de nature à tourmenter et exaspérer les prisonniers, et à les inciter à l'insolence et à l'insubordination. J'ai démontré à ces employés et à tous ceux qui y sont intéressés que la douceur n'est pas incompatible avec la discipline, et que les détenus ont des sentiments comme les autres hommes, que l'on peut faire tourner au bien ou au mal.

Pénétré de l'importance de la charge qui m'était confiée, je me suis empressé de me mettre au fait de la routine de la prison, en visitant fréquemment et examinant avec soin chaque département de l'institution, et je suis heureux de pouvoir ainsi rendre témoignage de la propreté et du bon ordre qui régnaient partout. Les livres du bureau étaient si bien tenus, qu'une heure d'ouvrage pourrait en tout temps les clore jusqu'au dernier jour.

Des améliorations considérables, qui seront détaillées plus bas, ont été effectuées dans le cours de l'année dernière sous la direction du sous-préfet, maintenant gardien en chef, Ross qui a toujours montré la plus grande complaisance à me fournir tous les renseignements dont je pouvais avoir besoin.

La partie morale des détenus est confiée aux aumôniers, dont les rapports ci-joints vous feront connaître l'état de leurs ouailles. Ceux qui fréquentent l'école paraissent être très attentifs et désireux d'apprendre ; M. Cotton n'épargne aucune peine pour leur donner de l'instruction, et ses efforts paraissent être couronnés d'un succès encourageant. En sus de ces moyens d'instruction, j'ai accordé à tous ceux qui savent lire le précieux privilége de prendre des livres à la bibliothèque, qui, quelque peu considérable qu'elle soit, leur offre de grands moyens d'instruction et d'amusement. En outre, je permets à ceux qui ont de la voix et qui peuvent prendre part aux chants d'église de se réunir, sous une surveillance convenable, deux fois par semaine, pendant une heure le soir, pour s'exercer, leur maître de chant étant un détenu qui a quelque notion de la musique notée.

Ces priviléges et permissions ont eu pour effet de les rendre plus doux et plus traitables et leurs joyeuses figures prouvent combien la douceur réussit mieux que les paroles dures et les mesures de rigueur à les faire obéir. Il serait peut-être exagéré d'espérer que tous peuvent être conduits par les bons procédés ; mais comme les chances de réussite sont très grandes, je me propose de les employer. Dans des cas extrêmes, le fouet même peut devenir nécessaire pour faire observer la discipline ; mais une fois qu'un prisonnier a été fouetté, il perd tout respect de soi-même, et l'on peut dire adieu à toute probabilité d'un amendement futur.

Les prisonniers qui le peuvent ont la permission, à certains intervalles fixes, d'écrire leurs propres lettres à leurs familles, et je les expédie, après examen, à leur adresse.

Les principaux travaux faits dans le cours de l'année dernière sont comme suit :—

Modifier le reste (28) des portes de cellules, pour les faire ouvrir en dehors, au lieu d'ouvrir en dedans comme autrefois.

Installer la chapelle catholique d'un autel, de bancs, etc.

Faire 60 marchepieds pour les cellules, tel qu'ordonné par les directeurs.

Enlever le toit et élever l'aile sud de la prison de 11½ pieds de haut, sur 81 pieds de longueur ; y poser un nouveau toit d'après le système breveté de Warren ; construire et installer la chapelle protestante et le magasin aux provisions.

Faire un mur du côté de la mer et prendre 12 ou 14 pieds sur la mer ; déblayer et faire de la terre dans le voisinage du quai ; tourner la maison de bain et approfondir et nettoyer le bain, et poser un tuyau convenable pour l'entrée et la sortie de la marée.

Réparer le toit de la prison en y posant de l'ardoise neuve, du plomb et des dallots ; réparer le toit de l'infirmerie et de la forge, et faire un nouveau plancher à la forge.

Je puis faire observer ici qu'en dehors des murs de la prison, les portes et clôtures sont généralement en très mauvais état, et qu'elles devraient être réparées au printemps.

Le gain des détenus est limité presque exclusivement au département de la cordonnerie qui se fait principalement par travail affermé.

Je suggérerais au bureau des directeurs l'opportunité de faire enlever la haute clôture en pieux qui se trouve devant les fenêtres de la prison, et de l'employer à la réparation des autres clôtures de l'institution.

Vous recevrez ci-joints les tableaux et rapports nécessaires, et j'espère que vous les trouverez suffisamment explicites et satisfaisants.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ROBERT DONKIN,
Préfet.

ETAT DES PRISONNIERS REÇUS EN 1870.

Crimes.

Incendie, 1 ; vol de chevaux, 1 ; monnayage et contrefaçon, 1 ; vol avec effraction, 1 ; larcin, 10 ; vol, 1 ; attentat contre la pudeur, 1 ; ivrognerie et insubordination (prisonniers militaires); 35.—Total 51.

Métiers.

Couvreur, 1 ; cordonniers, 2 ; charpentier, 1 ; tailleurs, 4 ; tisserands, 4 ; musicien, 1; briquetiers, 1; corroyeurs, 2 ; fermiers, 2 ; horloger, 1 ; peintres, 2 ; commis, 1 ; mineurs, 2 ; forgeron, 1; journaliers, 26.—Total 51.

Mouvement des prisonniers dans le pénitencier d'Halifax, en 1870.

Description.	Hommes	Femmes	Total.	Hommes	Femmes	Total.
Restant à minuit le 31 décembre 1869	....	....	....	53	1	54
Admis depuis :—						
Des prisons de comté	16	....	16			
De la cour martiale	35	....	35	51	....	51
				104	1	105
Libérés :—						
Par expiration de sentence	40	1	41			
,, pardon	2	....	2			
,, ordre de l'officier-commandant	16	....	16	58	1	59
Restant à minuit le 31 décembre 1870	....	....	....	46	....	46

Je suis heureux de vous dire qu'il n'y a eu ni décès ni accidents graves durant l'année.

Liste nominale des détenus graciés en 1870.

Noms.	Crimes.	Comté où ils ont été condamnés.
Patrick McMullan	Homicide non prémédité	Halifax.
Neil McKinnon	Incendie	Colchester.

Liste nominale des détenus renvoyés à la prison en 1870.

Nom.	No. d'incarcérations.	Crime.
Alexander Jackson, *alias* Jerry Morris	5	Larcin.

ETAT DES DÉTENUS ADMIS EM 1870.

—	Hommes.	Femmes.	Total
Race.			
Blancs	46	....	
Noirs	5	....	
			51
Nationalité.			
Angleterre	11	....	
Ecosse	17	....	
Irlande	7	....	
Nouvelle-Ecosse	11	....	
Terreneuve	1	....	
Etats-Unis	3	....	
Allemagne	1	....	
			51
Religion.			
Eglise d'Angleterre	14	....	
Catholiques romains	18	....	
Presbytériens	14	....	
Baptistes	3	....	
Méthodistes	2	....	
			51
Education.			
Sachant lire et écrire lors de leur admission	41	....	
Ne sachant ni lire ni écrire	10	....	
			51
Age.			
De 15 à 20	2	....	
20 à 30	24	....	
30 à 40	21	....	
40 à 50	3	....	
60 à 70	1	....	
			51
Durée de la sentence.			
42 jours	2	....	
84 "	11	....	
112 "	3	....	
136 "	1	....	
168 "	10	....	
336 "	3	....	
672 "	4	....	
6 mois	1	....	
1 an	2	....	
2 "	11	....	
3 "	1	....	
4 "	1	....	
5 "	1	....	
			51

SOMMAIRE DE L'INVENTAIRE, PÉNITENCIER D'HALIFAX, 1870.

Meubles dans les appartements du préfet	$196 70
Prison des hommes	1,522 53
Prison des femmes	11 00
Médecines	100 00
Combustible	349 20
Département des forgerons	125 38
do cordonniers	117 32
do maçons	70 05
do charpentiers	206 54
Hardes et literie	1,344 70
Cheval	100 00
Cochons	52 00
Wagon, traineau, charrette et harnais	244 00
Provisions	148 12
	$4,587 54
Edifices, boutiques, etc., d'après l'évaluation de l'architecte	*61,055 80
	$65,643 34
Omis—Vêtements, etc., pour la chapelle catholique romain.	100 00
Total	$65,743 34

*N.B.—La somme de $61,055 80 est le montant de l'estimation de l'évaluateur après éconsidération.

Nombre et description des punitions au pénitencier d'Halifax en 1870.

	Admonestés.	Sans lit, avec couvertures.	Sans lit, couvertures partielles.	Au pain et à l'eau.	Cellules noires, au pain et à l'eau.	Diminution de rations.	Perte de privi-léges.	A la chaîne.	Total.
anvier	....	5	....	1	2	....	....	....	8
évrier	....	1	2	....	2	1	1	1	8
Iars	....	3	5	....	6	....	....	1	15
vril	2	6	....	9	1	1	....	....	19
Iai	....	4	6	2	....	....	....	....	12
uin	....	2	....	....	....	....	....	....	2
uillet	....	8	....	3	4	1	....	1	17
oût	....	3	....	....	9	....	1	....	13
eptembre	1	8	....	1	9	....	....	1	20
ctobre	....	2	....	1	1	....	....	....	4
ovembre	....	....	....	....	....	....	....	....	0
écembre	....	....	....	....	....	....	....	....	0
	3	42	13	17	34	3	2	4	118

Durée de la punition de 24 à 72 heures.

Nombre de détenus employés dans les différents départements du pénitencier d'Halifax, le 31 décembre 1870.

Département des cordonniers, 23 ; forgeron, 1 ; charpentiers, 2 ; maçon, 1 ; tailleurs, ; salle à manger, buanderie et cuisine, 7 ; cour de la ferme, fendre le bois, faire de l'étoupe, tc., 6 ; malades dans les cellules, 3.—Total, 46.

Etat indiquant le nombre de journées de travail dans les différents départements en 1870

Des cordonniers, 6,980; forgerons, 169; charpentiers, 607; maçons, 483; tailleurs, 686 salle à manger, buanderie et cuisine, 1,988; cour de la ferme, fendre le bois, faire de l'étoup et d'autres travaux, 3.435,—Total, 14,348.

Nombre de jours de remise de la peine gagnés par les détenus en 1870.

Janvier, 120; février, 115; mars, 109; avril, 101; mai, 104; juin, 94; juillet, 88 août, 87½; septembre, 87; octobre, 84; novembre, 92½; décembre, 94.—Total, 1,179.

RAPPORT ANNUEL DU CHAPELAIN PROTESTANT.

Au Président du Bureau des Asiles, Pénitenciers, etc.

HALIFAX, décembre 1870.

MONSIEUR,—Après une autre année écoulée, il me fait plaisir de pouvoir vous annonce que les détenus confiés à ma surveillance religieuse ont sérieusement profité des instruction spirituelles que je leur ai données. Plusieurs d'entre eux semblent posséder les plus heureuse dispositions de l'âme et ils se proposent, j'en ai la conviction, de se conduire de manière, ave la grâce de Dieu, à assurer plus tard leur bien-être en ce monde et à mériter la vie éternelle.

Je célèbre l'office divin le Dimanche au matin ainsi que le mercredi à une heure d l'après-midi. Plusieurs des détenus ont la permission de se réunir pour faire la prière e commun, et quelques uns pour apprendre à chanter; ces faveurs sont hautement appréciées.

Je suis convaincu, monsieur, qu'il vous sera agréable d'apprendre que l'ordre, la paix e l'harmonie règnent dans chaque département de l'institution.

J'ai maintenant sous ma surveillance religieuse vingt-six (26) blancs et huit (8) noirs vingt-trois (23) blancs et les huit noirs fréquentent l'école.

M. Cotton remplit ses devoirs avec assiduité, et plusieurs des élèves font de grands progrè sous ses soins vigilants.

Notre nouveau préfet me semble en tous points un homme bien choisi; c'est le "righ man in the right place." Je remercie cordialement le bureau d'avoir voté une somme d'argen qui nous permettra d'orner de nouveaux livres les rayons de notre petite bibliothèque.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY POPE,
Chapelain Protestant.

RAPPORT DE L'INSTITUTEUR.

PÉNITENCIER D'HALIFAX, 2 janvier 1871.

Terence J. O'Neil, écr.,

Président du Bureau des Directeurs, etc., etc.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer très respectueusement que depuis la dat de mon dernier rapport, mes élèves ont fait de remarquables progrès.—Les plus apathiqu parmi eux commencent à comprendre la nécessité qu'il y a d'apprendre quelque chose; o comme nous sommes d'accord sur ce point, mes efforts pour les instruires sont appuyés pa leur promptitude à acquérir l'instruction. J'ai lieu de croire qu'ils gagneront beaucoup fréquenter l'école assidument.

Je suis grandement reconnaissant de l'encouragement éclairé que j'ai reçu du ch pelain et de l'appui cordial que m'a donné le préfet ainsi que le préfet intérimaire qui m'o

RAPPORT

DU

MINISTRE D'AGRICULTURE

DE LA

PUISSANCE DU CANADA,

POUR L'ANNÉE

1870.

IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR I. B. TAYLOR, 29, 31 ET 33, RUE RIDEAU.

1871.

1870.

LISTE DES DOCUMENTS.

RAPPORT GÉNÉRAL DU DÉPARTEMENT.

APPENDICES.

LISTE DES RAPPORTS ANNUELS.

1. Rapport de l'agent d'immigration de Québec—(*L. Stafford.*)
2. Rapport de l'agent d'immigration de Toronto—(*John A. Donaldson.*)
3. Rapport de l'agent d'immigration de Montréal—(*John J. Daley.*)
4. Rapport de l'agent d'immigration d'Hamilton—(*R. H. Rae.*)
5. Rapport de l'agent d'immigration d'Ottawa—(*W. J. Wills.*)
6. Rapport de l'agent d'immigration de Kingston—(*R. Macpherson.*)
7. Rapport de l'agent d'immigration d'Halifax, N.-E.—(*E. Clay.*)
8. Rapport de l'agent d'immigration de St. Jean, N.-B.—(*R. Shives.*)
9. Rapport de l'agent d'immigration de Miramichi, N.-B.—(*J. G. G. Layton*).
10. Rapport de l'agent d'émigration de Londres—(*W. Dixon.*)
11. Rapport de l'agent d'émigration de Dublin—*J. G. Moylan.*)
12. Rapport de l'agent d'émigration de Glasgow—(*R. Shaw.*)
13. Rapport de l'agent d'émigration de Belfast—(*C. Foy.*)
14. Rapport de l'agent d'émigration d'Anvers—(*E. Simays.*)
15. Rapport sur la quarantaine de la Grosse-Isle—(*Dr. F. Montizambert.*)
16. Rapport sur la quarantaine, Halifax, N.-E.—(*Dr. Gossip.*)
17. Rapport sur la quarantaine, St. Jean, N.-B.—(*Dr. Harding.*)
18. Hôpital de la marine et des émigrés, Québec—(*Dr. Wells.*)
19. Rapport présenté au parlement par le ministre sur le recensement de 1871.

RAPPORT

DU

MINISTRE DE L'AGRICULTURE

POUR 1870.

A Son Excellence le Très-Honorable John, Baron Lisgar, de Lisgar et Bailieborough, dans le comté de Cavan, Irlande, dans la pairie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et baronnet, l'un des membres du Très-Honorable Conseil Privé de Sa Majesté, Chevalier Grand-croix du Très-Honorable Ordre du Bain, Chevalier Grand-croix de l'Ordre Très-Distingué de Saint-Michel et Saint-George, Gouverneur-Général du Canada, et Gouverneur et Commandant-en-Chef de l'Ile du Prince-Edouard, etc., etc., etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :—

J'ai l'honneur de soumettre ci-joint le rapport du département de l'Agriculture pour l'année 1870.

I. OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Deux actes du parlement intéressant ce département ont été passés durant la dernière session, savoir, "l'acte du recensement" et "l'acte relatif aux marques apposées sur les bois de construction."

Le premier contient des dispositions pour permettre au département de faire faire le premier recensement du Canada sous le régime de la confédération; et le second décrète l'apposition obligatoire de marques de fabrique sur les bois de construction.

L'accroissement constant de l'ouvrage régulier du département, mentionné par mon prédécesseur dans ses rapports pour 1867 et 1868, et que j'ai aussi signalé dans mon dernier rapport pour 1869, a continué à se manifester en 1870.

Le relevé suivant suffira pour prouver cette assertion :

Années.	Nombre total de lettres reçues.	Nombre total de lettres expédiées.	Nombre de cas de brevets, droits d'auteur et marques de commerce	Nombre total d'immigrants arrivés.
1864	5,422	5,152	181	40,649
1865	6,694	7,638	200	47,103
1866	7,435	8,250	337	51,795
1867	7,571	10,679	840	57,873
1868	8,696	10,299	643	71,448
1869	9,516	13,654	965	74,365
1870	11,442	20,078	1,110	69,019

Sur le nombre total des lettres reçues, 11,442, on peut porter à 1,000 celles qui se ratta-chaient au recensement, y compris la correspondance semi-officielle et autre des employés a recensement ; et sur les 20,078 lettres expédiées, on peut dire qu'environ 3,000 appartenaier à la même catégorie.

Ce grand accroissement du travail du département a surchargé tous les employés, depu le ministre et son député jusqu'au dernier commis. Le recensement occasionnera encore u surcroît d'ouvrage considérable pendant les deux années qui vont suivre.

II. AGRICULTURE.

Dans le cours de l'été dernier, une alarme se répandit dans certaines parties d'Ontario a sujet de l'apparition de ce que l'on craignait être une épizootie, ou " maladie des animaux et le département se mit de suite en communications avec le gouvernement de la provin menacée pans le but de faire adopter des mesures de précaution, comme celles qui, il y a de ans, réussirent à préserver le pays de l'envahissement de la " maladie des animaux du Texas qui faisait de si grands ravages parmi les troupeaux des Etats de l'Ouest. Le commissai de l'agriculture de cette province fit faire une enquête officielle, et le résultat en fut comm niqué au département par le lieutenant-gouverneur, par l'entremise du secrétaire d'Etat po les provinces, d'après lequel il semblait que la cause de cette alarme n'avait aucun fondemen On ne découvrit dans la province aucune trace de maladie épidémique chez les animaux. M Smith, médecin vétérinaire, et le Dr. Nichol, tous deux de Toronto, furent chargés par le go vernement d'Ontario d'examiner plusieurs cas de maladie chez les animaux, mais ils déclarère que les symptômes remarqués provenaient de la piqûre de mouches venimeuses, dont il y ava un grand nombre l'été dernier ; que ces piqûres n'étaient pas dangereuses, et que les anima atteints se remettaient bientôt, lorsqu'on avait le soin de les abriter et de prendre certain autres précautions.

III. IMMIGRATION.

L'immigration en Canada dans le cours de 1870 n'a pas pris les proportions auxquel on s'attendait en 1869. Plusieurs causes peuvent être assignées à cela. Les principa ont été la guerre franco-prussienne et la reprise des affaires en Angleterre.

D'après les statistiques que le département a obtenues des agents officiels d'immigrati en Canada, il paraît cependant qu'il y a eu un accroissement dans le nombre des immigra

arrivés par la route du St. Laurent, sur ceux de l'année 1869, bien que l'accroissement de 1869 sur les années précédentes eût été très considérable. Le tableau suivant indique le nombre des immigrants arrivés à Québec, par la route du St. Laurent, de 1854 à 1870 :—

Années.	Arrivés.
1854	53,180
1855	21,274
1856	22,439
1857	32,097
1858	12,810
1859	8,778
1860	10,150
1861	19,923
1862	22,176
1863	19,419
1864	19,147
1865	21,355
1866	28,648
1867	30,757
1868	34,300
1869	43,114
1870	44,475

Le nombre total des immigrants arrivés en Canada de tous côtés, durant l'année 1870, a été de 69,019.

Il s'est produit une diminution sensible dans le nombre de ceux qui sont entrés en Canada par la voie du Pont Suspendu et des ports intérieurs, en 1870, non-seulement comparativement à 1869, mais aussi relativement aux deux années antérieures. Le nombre total de ceux qui y sont entrés par ces routes a été de 23,857 en 1870.

Le relevé suivant indique le nombre comparatif d'immigrants arrivés durant les cinq dernières années, aux différents points du Canada, autant que les agents d'immigration ont pu le constater.

	1866.	1867.	1868.	1869.	1870.
Par le St. Laurent	28,648	30,757	34,300	43,114	44,475
" le Pont Suspendu et les ports intérieurs de Québec et Ontario	23,147	25,631	36,511	30,326	23,857
" Halifax	....	781	366	448	437
" St. Jean, Nouveau-Brunswick	....	409	271	456	219
" Miramichi	....	....	....	21	31
Total	51,795	57,578	71,448	74,365	69,019

Sur les 44,475 immigrants débarqués à Québec en 1870, 35,073 étaient partis de ports du Royaume-Uni; et sur ce nombre, 31,747 sont venus par les lignes régulières de paquebots à vapeur.

L'emploi de ces paquebots pour le transport des émigrés du Royaume-Uni en Amérique a considérablement augmenté depuis quelques années. En 1853, la proportion de ceux qui prenaient passage sur ces paquebots pour venir en Canada n'était que de 45.85 pour cent; en 1864, elle s'était élevée à 73.50 pour cent; en 1867, à 93.16 pour cent; en 1869, elle s'est encore élevée à 94.99 pour cent; et en 1870, elle a été de 90.51 pour cent.

L'avantage de prendre des paquebots à vapeur au lieu de voiliers est très grand pour l'immigrant, bien que le prix du passage soit beaucoup plus élevé. Outre l'économie du temps, un vapeur rend ses passagers au port en bien meilleur état de santé qu'un voilier, ce qui diminue les dangers d'épidémies, tant pour les immigrants que pour le pays qui les reçoit. Cet important résultat est démontré par le fait que les voyageurs malades qu'on est obligé de débarquer à la Grosse-Ile viennent presque invariablement des voiliers, surtout après de longs voyages.

Le nombre nombre des immigrants arrivés dans les provinces maritimes, qui n'a jamais été considérable, a été moindre en 1870 qu'il ne l'avait été en 1969. A Halifax, N.-E., cette diminution a été insignifiante; mais à St. Jean, N.-B., elle a été de plus de moitié. Il en était arrivé 448 à Halifax en 1869, et il en est venu 437 en 1870; à St. Jean, 456 en 1869 et 219 en 1870. Cependant, on doit faire observer que les immigrants arrivés à St. Jean en 1870 étaient des colons *bonâ fide*, tandis qu'autrefois ce port ne leur servait que de débarquement, les trois quarts se rendant ensuite aux Etats-Unis.

Les avantages offerts par le Canada pour l'établissement des colons paraissent avoir excité un grand intérêt dans la Grande-Bretagne. Ce fait est prouvé par la conduite de nombreuses sociétés qui ont été organisés pour encourager l'émigration, et par la publication de nombreuses brochures et autres écrits.

Les rapports de l'agent d'émigration de Londres (M. Dixon) rendent compte de l'organisation et des opérations d'un certain nombre de sociétés d'émigration qui ont été formées en Angleterre. L'une d'entre elles, la "Ligue nationale d'émigration," a envoygé, en février une députation influente auprès du premier ministre, dans le but de solliciter l'aide du gouvernement en faveur de l'émigration. Cette députation fut présentée à M. Gladstone par le duc de Manchester, président de la Ligue. La requête qu'elle a présentée, exposant les motifs de sa demande, est comprise dans un rapport de l'agent de Londres, publié dans l'appendice ci-joint. Cette requête fut ensuite présentée au parlement, mais ne fut pas adoptée.

L'agent d'émigration de Dublin (M. Moylan), qui travaille principalement dans le sud de l'Irlande, dit que lorsqu'il s'y est rendu d'abord, il a trouvé qu'il existait, surtout parmi les paysans, de grands préjugés contre le Canada; mais qu'ils commencent à disparaître en conséquence des renseignements exacts répandus par la presse et par d'autres moyens de publicité. L'agent dit de plus qu'il est secondé dans ses efforts par le clergé et la presse du pays.

L'agent d'émigration établi à Belfast (M. Foy) dit que dans le nord de l'Irlande on es

très favorable au Canada ; que les émigrants de cette partie du pays sont d'une bonne classe ; et que le nombre de ceux qui émigrent serait beaucoup plus considérable si les prix de passage par les paquebots à vapeur pouvaient être réduits à moins de six guinées.

Le rapport de l'agent d'émigration de Glasgow (M. Shaw) indique que l'Ecosse pourrait fournir une quantité d'excellents colons au Canada.

L'agent d'émigration envoyé en Belgique (M. Simays) dit qu'il existe une disposition favorable en faveur de l'émigration au Canada parmi la forte et active population de ce royaume. Deux émigrés belges sont venus en ce pays comme pionniers ou délégués ; et l'agent dit que de leur rapport favorable dépendra la création d'un courant d'émigration de la Belgique au Canada.

Dans le cours de l'été, le révérend A. Styleman Herring, ministre de l'église de St. Paul, Clerkenwell, Londres, qui est activement attaché à la " Société d'Emigration de Clerkenwell," est venu en Canada pour savoir des émigrés eux-mêmes quelles étaient leurs opinions au sujet de leur nouvelle patrie d'adoption, et s'il serait à propos d'aider à d'autres de venir s'y établir. Il a visité différentes parties du Canada et en a reçu une impression favorable, tant à l'égard de la condition des nouveaux colons que du pays lui-même. Il a publié ses impressions dans de nombreuses lettres adressées aux principaux journaux, dans des conférences publiques, ainsi que dans une brochure publiée pour distribution dans laquelle se trouvent des extraits de lettres des colons eux-mêmes, dans lesquelles ils déclarent avoir échangé une condition de pauvreté et de misère pour une condition d'aisance et de bien-être.

La société d'émigration de Clerkenwell a aidé 746 personnes à émigrer au Canada entre avril et août ; et M. Herring s'est assuré personnellement qu'à très peu d'exceptions ils sont tous en bonne voie de réussite.

Le Rév. Père Nugent, aumônier d'une prison de Liverpool, a aussi visité le Canada durant l'été et s'est rendu en plusieurs endroits. Il a fait ici un certain nombre de conférences ou *lectures*, en faveur de l'émigration des jeunes garçons qui traînent les rues des grandes villes de l'Angleterre.

Mlle Macpherson est aussi venu en ce pays l'été dernier, avec un certain nombre de jeunes garçons qu'elle a personnellement placés dans différentes situations. Elle en a amené 264 en tout. Ces enfants avaient été ramassés dans les rues et dans les bouges de Londres ; ils n'avaient ni parents ni amis pour en prendre soin. Ils avaient été placés durant l'hiver dans la maison de refuge et d'industrie de Commercial street, Spitalfields, Londres, où l'on avait pourvu à leurs besoins, et où on leur avait donné de l'instruction et des habitudes de travail.

Ces enfants furent facilement placés en apprentissage à leur arrivée en ce pays, et il a été donné de nombreux témoignages de leur bonne conduite et de leur utilité. Le comté d'Hastings a officiellement offert à Mlle Macpherson une " maison de distribution " gratuite, dont l'administration lui serait entièrement confiée, pourvu qu'elle fît de cet endroit le point de distribution de ces enfants. Elle a accepté cette offre, et la " maison de distribution " est maintenant en pleine opération.

Mlle Rye, de même que Mlle Macpherson, a fréquemment visité ce pays, et y a amené

un nombre considérable de filles auxquelles elle a trouvé des positions dans différentes partic du Canada. L'été dernier, elle en a amené 253. A peu d'exceptions près, elles ont toute bien fait.

M. Thomas Connolly, délégué des associations ouvrières de Londres, a passé un temp considérable en Canada dans le but d'en étudier les ressourcs, le climat, et les avantages qu'i offrait à l'émigration des classes ouvrières; il doit faire rapport de ses impressions à son retou en Angleterre.

Le "fonds d'émigration britannique et coloniale," présidé par le lord maire et adminis tré par un comité composé de personnes très influentes, a aidé, entre les mois d'avril et d'aoû derniers, 5,082 personnes à venir en Canada; et le comité a depuis publié des rapports fav rables sur la position et le bien-être de ces émigrés.

Le comité de "l'émigration des familles de l'Est de Londres," dont l'honorable Mm Hobart est la trésorière, a aidé 974 personnes à émigrer ici, par les vapeurs Allan, entre l mois d'avril et septembre 1870. D'après des lettres reçues à Londres, il paraît qu'ils ont bie réussi; et Mme Hobart continue à recueillir des souscriptions pour lui permettre de poursuiv son œuvre en 1871.

Le relevé suivant, compilé des rapports de l'agent d'immigration à Québec, indique nombre d'immigrants qui avaient reçu de l'aide et qui sont arrivés à ce port en 1870 :—

Fonds d'émigration britannique et coloniale	5,082
Société d'émigration de Clerkenwell	746
Comité de la société formée par Mme Hobart pour l'émigration des familles de la partie Est de Londres	974
Mlle Macpherson	264
Club d'émigration de Bristol	114
Mme Thomas, d'Edinburg	39
Association d'émigration nationale des ouvriers et ligue nationale	501
Rév. Père Nugent	34
Mlle Rye	253
Ouvriers des docks royaux	1,417
Autres sociétés et institutions	363
Total	9,787

L'on peut faire observer que ces chiffres ne s'accordent pas exactement avec ceux publi dans les rapports des sociétés. Ces dernières mentionnent le départ d'un plus grand nomb d'émigrés qu'il ne paraît en être arrivé d'après les relevés de l'agent d'immigration de Québe

Il a été formé d'autres sociétés d'émigration, mais elles n'ont pas encore commencé leu opérations; et il peut en exister encore d'autres dont le département n'a pas eu connaissanc

Les dépenses totales faites pour l'immigration et l'établissement de la quarantaine se so élevées, en 1870, à la somme de $73,440 23, répartie comme suit:—

Agence de Québec		$31,000.30
do Montréal		2,839.43
do Ottawa		1,441.73
do Kingston		888.23
do Toronto		2,584.63
do Hamilton		1,152.91
do Halifax, N.-E		1,509.62
do St. Jean, N.-B		1,055,25
do Miramichi, N.-B		478.44
Agences Européennes (montants remis)		13,594.55
		$56,548.09
Quarantaine de la Grosse-Ile	$8,781.36	
do Halifax	2,328.56	
do St. Jean, N.-B	3,182.22	
Médecins visiteurs, Québec	2,600.00	
		$16,892.14
Total		$73,440.23

Durant l'année 1870, le gouvernement fédéral a dépensé, par l'intermédiaire de ses agents, la somme de $26,982.32 pour secourir et transporter plus de 12,000 immigrants pauvres. Sur ce montant, $25,971.43 ont été dépensées par l'agence de Québec, et $1,010.89 par les autres agences.

Outre les dépenses du gouvernement fédéral pour l'immigration, les gouvernements d'Ontario et de Québec ont fait des dépenses pour le même objet.

En 1870, d'après les comptes publics d'Ontario, cette province a dépensé $24,382.05 ; sur cette somme, il y a $11,150.03 pour secourir et transporter les immigrants pauvres, et $601.88 pour leur fournir des médecines et des soins médicaux.

Dans la province de Québec, durant la même année 1870, la somme de $16,351 a été dépensée sous divers chefs relatifs à l'immigration.

La taxe de capitation, perçue par le gouvernement fédéral, a produit, en 1870, les sommes suivantes:—

Québec	$41,746
Halifax, N.-E	457
St. Jean, N.-B	170
	$42,373

Cette taxe n'est pas prélevée sur les enfants en bas âge et, par suite, le montant perçu ne concorde pas avec le nombre total des immigrants.

Comme on vient de le voir, les dépenses totales du service d'immigration se sont élevées à $73,440.23 ; sur cette somme, $59,845.68 ont été dépensées pour les agences en Canada et pour la quarantaine ; les agences européennes ont coûté $13,594.55. Sur le montant de $59,845.68, pour les agences en Canada, $26,982.32 ont été employées comme on vient de le voir, à secourir et transporter les immigrants.

Voici, d'après les rapports des agents canadiens, le nombre d'immigrants qui, depuis cinq ans, ont traversé le Canada pour se rendre aux Etats-Unis :—

1866	41,704
1867	47,212
1868	58,683
1869	57,202
1870	44,313

D'après les mêmes rapports, le nombre d'immigrants qui se sont fixés en Canada durant cette période de cinq années, est indiqué par le tableau suivant :—

1866	10,091
1867	14,666
1868	12,765
1869	18,630
1870	24,706

Depuis 1866, il semble donc y avoir eu une augmentation très-satisfaisante et du nombre total d'immigrants et du nombre de ceux qui se sont fixés en Canada. Toutefois, les chiffres du dernier tableau indiquent seulement les immigrants qui ont signifié leur intention de se fixer en Canada; les migrations subséquentes de notre population, entre les Etats-Unis et le Canada, peuvent sembler affecter l'exactitude de ces chiffres. Toutefois, ces migrations deviennent également actives dans les deux directions et je ne crois pas qu'elles affectent sérieusement le mouvement général. En tous cas, elles n'infirment nullement le progrès de l'immigration en Canada. Il faut dire qu'il est très-difficile de constater le nombre d'immigrants qui arrivent par la frontière des Etats-Unis, sauf aux points mentionnés dans les rapports des agents fédéraux.

Le tableau suivant indique la nationalité de 44,475 immigrants inscrits à l'agence de Québec, en 1870 :—

Anglais	20,934
Irlandais	2,858
Ecossais	3,279
Allemands	595
Scandinaves	16,780
Origines diverses	29
	44,475

Il faut observer que sous la dénomination " d'Anglais," dans ce tableau, on a inscrit un grand nombre d'immigrants qui n'appartiennent pas réellement à cette nationalité. Cette observation s'applique surtout aux ouvriers des chantiers.

Suit le relevé des états et métiers des immigrants adultes mâles, arrivés comme passagers d'entrepont à l'agence de Québec :—

Cultivateurs	4,144
Journaliers	12,248
Artisans	1,717
Commis	146
Exerçant des professions libérales	10
	18,265

D'après l'agent de Québec, 60 immigrants seulement sont décédés en mer, durant l'année 1870 ; de ce nombre, 52 étaient des enfants dont plusieurs en bas âge. Sur les vapeurs (qui ont transporté 33,164 passagers,) il n'y a eu que 11 décès, soit 0.03 par cent. C'est le chiffre minimum qu'on ait constaté jusqu'à présent.

A la quarantaine, il n'y a eu que six décès, ce qui est beaucoup moins qu'à l'ordinaire.

J'ai à constater le décès de l'agent fédéral d'immigration à Kingston, M. James Macpherson, décès qui a eu lieu le 13 avril dernier. Après la mort de M. Macpherson, le service de l'agence a été fait, d'une manière satisfaisante, par son frère, M. Richard Macpherson, nommé son successeur au même traitement, le 1er janvier dernier.

A l'appendice, on trouvera les rapports des agents fédéraux d'immigration, savoir, de M. Stafford, pour Québec ; de M. Daley, Montréal ; de M. Wills, Ottawa ; de M. Macpherson, Kingston ; de M. Donaldson, Toronto ; de M. Rae, Hamilton ; de M. Shives, St. Jean, N.-B.; de M. Layton Miramichi, N.-B. ; et de M. Clay, Halifax N.-E.

Les rapports des agents fédéraux d'immigration résidant en Europe, se trouvent aussi à l'appendice, savoir : de M. Dixon, Londres ; de M. Moylan, Dublin ; de M. Foy, Belfast ; de M. Shaw, Glasgow ; et de M. Simays, Anvers.

En raison des troubles sur le continent européen, on a cru devoir suspendre temporairement les opérations de l'agence d'Anvers et rappeler M. Simays.

En conséquence M. Simays a fermé son bureau d'Anvers à la fin de l'année et est revenu en Canada.

Au mois d'octobre dernier, une conférence fut tenue dans le bureau du ministre de l'agriculture pour examiner certaines questions relatives au développement de l'immigration en Canada.

A cette conférence, le gouvernement fédéral et les gouvernements d'Ontario, de Québec et du Nouveau-Brunswick étaient représentés. Assistaient aussi à la conférence, le rév. A. Styleman Herring, le rév. P. Nugent, le col. Francis B. Maude, C.B., C.V. ; M. Thomas Connolly ; M. William Dixon, agent fédéral d'immigration à Londres ; les divers agents fédéraux d'immigration, et M. Thomas White, fils, ancien commissaire spécial de l'immigration pour la province d'Ontario. La question de l'immigration fut discutée sous ses différents aspects, et des recommandations furent faites sur la manière dont les autorités fédérales devront à l'avenir combiner leur action à cet égard.

Les gouvernements locaux des provinces d'Ontario et de Québec ont pris des mesures pour constater à Québec, Montréal, Ottawa, Kingston, Toronto et Hamilton, le nombre et les classes de journaliers demandés dans les districts dont ces villes sont les centres.

Dans les provinces de Québec et d'Ontario, la main-d'œuvre demandée a excédé le nombre des immigrants.

Voici le nombre total des immigrants de toutes classes demandés dans les rapports des municipalités d'Ontario, pour l'année 1870 :—

Journaliers cultivateurs	14,407
Artisans	1,192
Servantes	7,203
	22,802

L'honorable M. Carling, commissaire de l'agriculture pour cette province, croit que 25,000 immigrants au moins pourront y trouver de l'emploi profitable en 1871.

Dans la province de Québec, il y a toujours une demande considérable de journaliers-cultivateurs et de servantes, (5,000 en moyenne par année.)

Les chemins de fer et autres travaux publics en voie d'exécution dans toutes les provinces de la confédération emploieront un grand nombre d'immigrants.

La station des immigrants, contruite à Toronto par le gouvernement, a coûté $12,000 en chiffres ronds. Jusqu'à présent Toronto a été, dans cette province, le centre de répartition des immigrants.

La station est, sous tous les rapports, bien adaptée à l'objet pour lequel on l'a construite. Des plate-formes et des voies supplémentaires la relient à trois grandes lignes de chemins de fer. Les bâtiments sont au nombre de sept, isolés l'un de l'autre, commodes et solidement construits. La salle à manger peut contenir plusieurs centaines de personnes. Il y a, en outre, quatre grands dortoirs, une cuisine, un lavoir, des commodités, etc., et une bonne salle pour les bagages. Durant la prochaine saison, l'on se propose de construire une infirmerie sur le lot de terre qui comprend sept acres et demi. La position est saine et commode. Les immigrants trouvent place dès leur arrivée.

On se propose d'ériger une station semblable à la Pointe-Lévis, Québec ; aussi des stations analogues à Montréal et Kingston.

IV. QUARANTAINE.

GROSSE-ISLE.

Les navires inspectés à la Grosse-Isle, durant la saison de 1870, ont été au nombre de 49, portant 13,136 passagers; en 1869, il y avait eu 40 navires portant 10,123 passagers; augmentation, 9 navires et 3,013 passagers.

Parmi les navires étrangers, 9 ont dû faire la quarantaine régulière et 1, la quarantaine d'observation. 2,717 immigrants ont été débarqués des navires infectés; leurs effets ont été nettoyés, purifiés et désinfectés.

En 1870, on a admis 392 personnes à l'hôpital; il y a eu 6 décès; en 1869, il y avait eu 495 admissions et 44 décès.

L'état sanitaire des immigrants a donc été satisfaisant. Il y a eu plusieurs cas graves de petite vérole parmi les Allemands et les Polonais-Prussiens; mais les autres maladies contagieuses ont été moins violentes que les années précédentes. En 1870, il n'y a pas eu de cas du typhus malin que je signalais dans mon rapport de 1869.

Un seul navire amenant des passagers de la Grande-Bretagne, savoir, le vapeur *Ganges*, a dû débarquer ses passagers, parce que la rougeole et une variété de petite vérole s'étaient déclarées à bord.

Aucun cas particulier dans la quarantaine, sauf celui du vapeur *Golden Age*, qui a fait la quarantaine pour la fièvre jaune, trois décès ayant eu lieu à bord, à la suite de cette maladie, en venant de Rio-Janeiro.

Le médecin-surintendant, le Dr. Montizambert, se plaint des inconvénients qu'il a à souffrir faute d'une résidence convenable; il signale le fait qu'il n'y a point de logement, comme autrefois, pour recevoir les médecins qui pourraient être appelés dans le cas où une épidémie se déclarerait.

Il suggère qu'on reconstruise, sur l'ancien emplacement, la maison du surintendant, détruite par le feu en 1869.

Les dépenses, à la Grosse-Isle, pendant la saison, se sont élevés à $8,781 36.

Le surintendant fait rapport que 21 hommes de la station forment un détachement de la brigade d'artillerie de place de Québec, et font le service de la Grosse-Isle. Ils sont armés de carabines se chargeant par la culasse, et, en outre, après avoir fait l'exercice suffisant, ils peuvent servir une batterie de trois canons qui se trouvent sur place. Par suite, ces 21 hommes peuvent, en cas de besoin, faire exactement le même service que l'effectif de l'artillerie royale qui a été stationné pendant plusieurs années à la Grosse-Isle.

HALIFAX.

D'après le rapport du médecin en charge, il y a eu plusieurs décès à bord des navires qui qui ont touché à Halifax; mais, durant l'année 1870, il n'y a pas eu de décès à cette station de quarantaine.

On a constaté trois cas de petite vérole, dans le port, durant l'année; le premier, le 23 mars, à bord du *City of Brussels* qui toucha seulement pour faire du charbon; le second, le 16 avril, à bord du vapeur *Delta;* et le troisième, le 1er juin, à bord du vapeur *City of Antwerp.*

Dans les deux premiers cas, le médecin-visiteur du port ne crut pas devoir obliger les navires à la quarantaine; et, avec la permission des autorités municipales, qui formaient un

bureau de santé, le passager malade fut débarqué et transporté à l'hôpital de la ville où il resta jusqu'à guérison.

Ce fait semble avoir produit un certain malaise à Halifax. J'ai fait faire une enquête. Deux lettres du médecin du port, expliquant le cas, se trouvent à l'appendice.

Dans le troisième cas mentionné, celui du *City of Antwerp*, les autorités municipales s'opposèrent à ce que le passager fût transporté à l'hôpital. Il resta donc à bord, et le médecin du port prit toutes les précautions pour isoler le cas et empêcher la maladie de se répandre. Le navire fut déchargé sous la surveillance du médecin du port et emporta le malade à son départ.

Je suis heureux de dire qu'aucun inconvénient n'est résulté de l'action prise en ce cas par le médecin du port.

Je suis également heureux d'avoir à dire que le ministre des travaux publics a pu enfin conclure l'achat de l'île Lawlor, achat retardé par les difficultés qu'on a eues à se procurer les titres; cette île servira de station de quarantaine pour le port d'Halifax. Cela fera disparaître les inconvénients du genre de ceux que je viens de mentionner. L'île Lawlor convient très bien pour une station de quarantaine, et l'on y érigera des bâtiments convenables.

Total des dépenses à cette station, en 1870 :—$2,328 56.

ST. JEAN, N.-B.—ILE AUX PERDRIX.

Durant la saison de 1870, il n'y a pas eu lieu de retenir aucun navire en quarantaine au port de St. Jean, N.-B., sauf le temps nécessaire pour purifier chaque vaisseau.

Ce fait est remarquable dans un port où l'allée et venue des navires sont continuelles.

A l'époque où la pétite vérole sévissait à New-York, tous les navires venant des Etats-Unis avec des passagers, ont été soigneusement inspectés et les médecins-visiteurs ont pris toutes les précautions pour empêcher la maladie de se répandre.

Total des dépenses à cette station, en 1870 : $3,182 22.

V. HOPITAL DE LA MARINE ET DES ÉMIGRANTS, QUÉBEC.

D'après les rapports, il y avait dans cet hôpital, au 1er janvier 1870, 53 patients. Durant l'année, 1,421 patients y ont été admis, total 1,474, soit 113 de plus qu'en 1869. De ce nombre 1,370 ont été guéris, 51 sont morts, et 48 se trouvaient dans l'établissement à la fin de l'année. La moyenne de la durée du séjour des patients a été de 18½ jours; et la moyenne de la mortalité, de 3$\frac{3}{7}$ par cent.

Voici comment sont répartis les malades admis à l'hôpita :—

Marins	888
Immigrants	124
Résidants et étrangers	462
	1,474

Ce nombre comprenait 1,185 adultes mâles, 245 femmes adultes, et 44 enfants.

Ils appartenaient aux nationalités suivantes :—

Anglais	301
Irlandais	298
Ecossais	210
Canadiens	309
Autres nationalités	356
	1,474

Durant l'année 1870, l'entretien de cette institution a coûté $20,016 03 dont $15,500 03 ont été payés par le gouvernement fédéral.

Le rapport dit que les directeurs ont adopté un nouveau système de ventilation et de chauffage dont ils attendent les meilleurs résultats hygiéniques.

Quant à l'économie interne et à l'administration de l'hôpital, les directeurs n'ont rien à ajouter à ce qui est mentionné dans les rapports des années précédentes, si ce n'est que, d'après le nouveau système de contrats, l'item de " l'Alimentation " se trouve réduit.

Peu de patients atteints de maladies contagieuses ont été admis à l'hôpital durant l'année, et les cas mentionnés sont de si peu d'importance qu'ils ne nécessitent pas de mention spéciale.

VI. RECENSEMENT ET STATISTIQUES.

La compilation et la tabulation du dénombrement des vivants (*vital statistics,*) mentionnées dans les deux derniers rapports de ce bureau ont été continuées activement par le personnel de ce bureau.

Les précieux tableaux statistiques de la population française, qui commencent à l'origine de l'immigration, en 1,608, et se continuent jusqu'à la période actuelle, ont été soigneusement compilés, revisés et comparés à une foule de documents contemporains. Ils sont actuellement complets et prêts pour l'impression.

Ils offrent des renseignements complets pour une période de 250 ans. Au début de cette période, les établissements français étaient sujets à des incursions et des attaques des Sauvages. Mais le système de dénombrement est complet et pourra être avantageusement suivi à l'avenir.

Depuis mon dernier rapport, on s'est procuré des renseignements statistiques sur les premiers établissements de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick depuis 1712; ces renseignements font aujourd'hui partie des archives du bureau.

Des tableaux de la population anglaise de la province de Québec ont été dressés depu l'année 1763 jusqu'au recensement de 1861, avec tous les détails authentiques qu'on a pu procurer.

Des tableaux analogues ont été dressés avec soin pour la population de la province d'O tario, depuis 1824, d'après les documents qu'on a pu se procurer. Les Anglais ont commen à s'établir dans cette province en 1783; toutefois, jusqu'à 1824, on n'a pas d'état du mouv ment de la population. Le chiffre de la population est mentionné à diverses périodes; ma on n'a pas de renseignements pouvant servir de base à des statistiques précises. On n'a p trouvé de renseignements dans les registres des églises françaises du Haut-Canada, ou d moins très-peu.

On a continué les tableaux relatifs aux prisons, pénitenciers, cours de division, explo tations agricoles, enquêtes, etc.; d'année en année ces tableaux se complètent et devienne d'autant plus précieux; mais ils ne sont pas encore assez exacts pour qu'on puisse, avec raiso les publier.

Le relevé tabulaire de tous les recensements antérieurs des quatre provinces, constit un travail long et difficile; mais il est presque achevé et on pourra le publier avec les tablea du recensement; ils offriront un historique complet du mouvement de la colonisation dep l'époque de Champlain jusqu'à nos jours.

Le premier recensement de la confédération commencera, aux termes de la loi, avant 1er mai prochain.

Après des études consciencieuses, on a adopté le système connu, parmi les statisticie sous la dénomination de *Relevé de la population de droit, ou de jure*, c'est-à-dire: La pop lation tenant domicile légal; on a jugé que ce système convenait le mieux à la confé ration canadienne.

On a dressé une série de neuf tableaux préparés avec soin pour obtenir le chiffre de population, le dénombrement des vivants et les statistiques des produits et de la propriété da tout le Canada.

Un manuel pratique, pour l'usage des employés du recensement et pour information gé rale, a été publié.

Un *résumé* des tableaux, que l'on distribuera de maison en maison, a été égaleme dressé; une série de tableaux-exemple, tout remplis, sera distribué aux personnes qui devro faire le recensement.

Les listes qui seront distribuées dans tout le pays, de maison en maison, mettront chac à même de se familiariser avec les questions auxquelles, d'après la loi, il doit répondre chacun pourra répondre, de mémoire ou par écrit, à l'énumérateur. De cette manière, évitera les erreurs qui résulteraient de réponses données sans préparation et l'on économis du temps.

Les personnes employées à faire le recensement formeront trois catégories: surint dants, commissaires et énumérateurs.

On a nommé 13 surintendants pour la confédération :—cinq pour Ontario, quatre pour Québec, deux pour le Nouveau-Brunswick et deux pour la Nouvelle-Ecosse. Ces messieurs ont passé un temps considérable au siége du gouvernement pour étudier les questions relatives au recensement, aider à finir les tableaux et le manuel et aussi pour signaler les besoins particuliers de chacune de leurs provinces. Ils agiront dans chacun des districts de recensement, devront faire part de leurs études et de leurs travaux aux commissaires, et aider généralement au travail du recensement. En un mot, ils représenteront le bureau dans les divisions territoriales assignées à chacun d'eux.

Un commissaire sera nommé pour chaque district de recensement; il y a 206 de ces districts.

Les commissaires devront tenir des conférences avec les surintendants; et lorsque les commissaires seront bien au fait des tableaux, des instructions et de tous les détails du recensement, ils conféreront avec les énumérateurs dans les différents districts et leur communiqueront tous ces renseignements.

Il y aura environ trois mille énumérateurs pour toute la confédération.

La loi prescrivait au bureau de diviser les diverses provinces en districts et sous-districts de recensement. Cette prescription a demandé beaucoup de travail auquel les surintendants ont contribué. On a fait tous les efforts possibles pour diviser convenablement le pays, non-seulement pour le recensement actuel, mais en vue d'obtenir, avec plus de facilité, des renseignements statistiques à l'avenir. Pour plus de précision, chaque commissaire de recensement sera muni d'une carte de son district (esquisse) sur laquelle seront indiqués avec soin, non-seulement les sous-districts, mais les limites assignées à chaque énumérateur.

Au sujet de ces travaux, il est bon de dire qu'il n'existait pas de précédents. Il a fallu tout créer: définir et marquer les divisions territoriales d'après des renseignements presque toujours imparfaits; déterminer le système à suivre pour le recensement, et préparer des tableaux, vu que ceux du dernier recensement n'ont pu être d'aucune utilité.

La période fixée par la loi pour prendre le recensement, savoir douze mois, est beaucoup trop courte, mais j'espère que l'activité des employés du bureau permettra de se conformer à la loi.

Outre les travaux que j'ai indiqués, il a fallu instruire de leurs devoirs toutes les personnes employées au recensement. (Les surintendants sont maintenant bien au fait de leurs devoirs.) Il a fallu traduire tous les documents. On se fera une idée de la masse d'impressions qui ont été nécessaires quand on saura qu'on y a employé 2,000 rames de papier; les documents à distribuer dans tout le pays formaient une masse pesant 40 tonneaux.

Je dois ici rendre justice à M. le député-ministre dont les efforts et le zèle sont infatigables.

Au point de vue de la statistique générale, j'espère que les travaux faits, d'après le système adopté, seront utiles pour les recensements à venir et produiront des renseignements plus complets que ceux qu'on a jamais eus sur le Canada.

VII.—BREVETS D'INVENTION.

De nombre de brevets d'invention accordés en 1870 a été moindre qu'en 1869, comme le fait voir le tableau suivant. Mais le nombre de *caveats* a plus que doublé.

La somme reçue pour enregistrement, honoraires, y compris les droits d'auteur et la division des marques de commerce, est plus forte que l'an dernier.

La petite diminution dans le nombre des brevets ne peut s'expliquer que par le fait qu'on est plus strict que par le passé. D'ailleurs, dans un bureau de brevets qui régit un pays aussi étendu que le Canada, il doit nécessairement y avoir des fluctuations.

Le tableau suivant donne un état des affaires du bureau des brevets depuis 16 ans.

	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.	1861.	1862.
Demandes de brevets.....	99	120	126	116	142	170	160	180
Brevets accordés..........	92	108	115	98	113	150	142	160
* Caveat	....	....	....	....	....	....	....	....
Cessions de brevets enregist.	32	52	54	35	26	47	56	72
Dessins enregistrés........	....	....	....	....	....	....	2	....
Marques de comm. enregist.	....	....	....	....	....	....	3	17
† Droits d'auteur.........	....	....	....	....	....	....	....	....
Honoraires reçus.	$ 1911 80	2370 50	2406 76	2105 00	2479 75	2644 07	3012 70	3650 90

	1863.	1864.	1865.	1866.	1867.	1868.	1869.	1870.
Demandes de brevets.....	207	170	184	274	369	570	781	626
Brevets accordés..........	156	145	162	263	218	546	580	556
* Caveat	....	....	....	....	....	....	60	132
Cessions de brevets enregist.	78	74	70	126	193	337	470	431
Dessins enregistrés........	4	1	1	....	5	6	12	24
Marques de comm. enregist.	1	7	16	65	54	32	50	72
† Droits d'auteur.........	....	....	....	....	....	34	62	66
Honoraires reçus.	3759 90	3267 95	3618 76	6132 78	8110 00	11052 00	14214 14	14540 07

* Dans l'ancienne loi, il n'y avait pas de clause relative aux " *Caveat.*"

† Service transféré du département du secrétaire d'Etat.

Les 556 brevets accordés en 1870 sont classifiés, dans la chambre des modèles, sous le étiquettes suivantes :—

Liste classifiée des brevets d'invention, 1870.

1	Agriculture, instruments, systèmes, etc	123
2	Métallurgie et traitement de métaux	33
3	Manufacture des substances fibreuses et textiles	20
4	Procédés chimiques, etc	27
5	Calorifères, poêles, lampes, etc	61
6	Machines à vapeur et appareils à gaz	20
7	Appareils de navigation	7
8	Instruments de mathématique, de physique et d'optique	2
9	Génie civil et architecture	40
10	Véhicules	42
11	Machines hydrauliques et pneumatiques	21
12	Leviers, vis, et autres forces mécaniques	4
13	Moulins (appareils)	5
14	Bois et outils pour travailler le bois	35
15	Poterie	8
16	Cuir, tannerie, fabrication	9
17	Meubles, outils pour leur fabrication	55
18	Arts	6
19	Armes à feu	1
20	Instruments de chirurgie	2
21	Vêtements et appareils pour les fabriques	2
22	Divers	33
	Total	556

Les archives et les modèles des bureaux de brevets de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau Brunswick ont été transportés à ce bureau, conformément à la loi actuelle. Le département aurait dû, pendant l'année, faire un index à ces archives ; mais ce travail n'est pas achevé l'exiguité du personnel employé dans la salle des modèles n'a pas permis de terminer tous ces travaux qui demandent du temps et présentent des difficultés.

Les salles des modèles prennent chaque jour de l'intérêt et attirent de plus en plus l'attention du public. Tous les jours nombre de visiteurs s'y présentent, examinent les collections et prennent des notes.

Le nombre total des brevets enregistrés au bureau fédéral des brevets, tel que constitué est actuellement de 4,726. Ce chiffre comprend les brevets accordés dans l'ancienne province du Canada et les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Sur ce nombre, 3,324 ont été accordés en vertu d'actes passés par l'ancienne législature du Canada, 230, en vertu de l'acte des brevets de la Nouvelle-Ecosse, 267 en vertu de la loi du Nouveau-Brunswick, et 905 en vertu de la loi actuelle des brevets, 1869.

Sur ces 4,726 brevets, 944 ne sont pas accompagnés de modèles ; cela tient à la nature même des inventions dont ils sont l'objet, et, dans certains cas on n'a pas exigé de modèles des inventeurs.

Les salles contiennent 4,043 modèles dont 261 ne se rapportent pas à des brevets accordés mais accompagnaient des demandes de brevets qui ont été rejetées ou retirées, et 3,782 se rapportent à des brevets enregistrés.

Ces 3,782 modèles peuvent être classifiés comme suit :—2,887 se rapportant à des brevets accordés en vertu de la loi de l'ancienne province du Canada : 7 à des brevets de la Nouvelle-Ecosse ; 195 à des brevets du Nouveau-Brunswick, et 693 à des brevets accordés en vertu de la loi actuelle, depuis le 1er juillet 1869.

La classification des modèles est très-bonne et l'on peut aisément les examiner.

VIII. DROIT D'AUTEUR, MARQUES DE COMMERCE ET DESSINS DE FABRIQUE.

Il est devenu nécessaire de séparer cette division de la division des brevets dont elle formait anciennement partie, et d'en faire une division à part en raison de l'augmentation du nombre d'ouvrages et de dessins enregistrés.

Les devoirs de l'employé placé à la tête de cette nouvelle division comprennent l'enregistrement des droits d'auteur, marques de commerce, dessins de fabrique et l'émission des certificats ; en outre, il fait des *index*, rédige la correspondance dans les deux langues et répond aux demandes verbales qui lui sont faites journellement.

L'Acte concernant les marques de bois, passé durant la dernière session, exige que toutes les personnes qui font le commerce du bois, l'expédient en radeaux ou en pièces sur les fleuves et rivières du Canada, fassent enregistrer la marque ou les marques adoptées par elles pour distinguer les produits de leur exploitation

L'enregistrement de ces marques, l'émission des certificats et toute la correspondance à ce sujet incombent également à l'employé qui est à la tête de cette nouvelle division.

L'Acte concernant les droits d'auteur exige que chaque impétrant accompagne sa demande de deux exemplaires de l'ouvrage qu'il veut faire enregistrer. Un de ces exemplaires est remis au bibliothécaire du parlement, qui en accuse réception au préposé à la division.

Si le nombre des ouvrages enregistrés continue à augmenter dans la même proportion que depuis deux ans, la bibliothèque du parlement et celle du bureau seront bientôt enrichies d'une belle collection d'œuvres canadiennes telles qu'ouvrages concernant les sciences, les arts, les manufactures, les lettres, compositions musicales, chromo-lithographies, phothographies, etc. Le nombre de livres, morceaux de musique, tableaux, phothographies et statuettes déjà déposés au bureau s'élève à 160.

Le tableau suivant indique le nombre de lettres reçues, expédiées, le nombre des certificats de droits d'auteur, marques de commerce, de marques de bois, de dessins de

fabrique enregistrés et pour lesquels il a été émis des certificats. Ce tableau indique, en outre, la comparaison avec les deux années précédentes :—

	1868.	1869.	1870.
Lettres reçues	110	198	473
Lettres expédiées	128	211	473
Droits d'auteur (enregistrement)	34	62	66
do (certificats)	34	62	66
Marques de commerce (enregistrement)	32	50	72
do (certificats)	32	50	72
Dessins de fabrique (enregistrement)	6	12	24
do (certificats)	6	12	24
Marques de bois (enregistrement	....	....	190
do (certificats)	....	....	190

Comme appendice au présent rapport, on trouvera les rapports annuels spéciaux des divers employés du service extérieur de ce ministère.

Le tout respectueusement soumis.

BUREAU DE L'AGRICULTURE, CHRIST'R DUNKIN.
OTTAWA, 1871.

APPENDICE No. 1.

RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION DE QUÉBEC.

(M. L. STAFFORD,)

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,
QUÉBEC, le 17 janvier 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous expédier par la malle de ce jour :—

1o. Mon rapport annuel, accompagné des tableaux ordinaires.

2o. Un état des dépenses des diverses agences de Québec et d'Ontario jusqu'au 30 juin, et de l'agence de Québec jusqu'au 31 décembre 1870.

3o. Un état des dépenses à l'agence de Québec pour l'année expirée au 31 décembre 1870.

4o. Un état des dépenses à la station de la quarantaine, Grosse-Isle, pour la saison de 1870.

5o. Etat des dépenses pour médecins, inspecteurs et bateliers, 1870.

6o. Etat des paiements effectués par l'intermédiaire de ce bureau, pour les agences en Europe.

Dans l'espoir que ces documents mériteront votre approbation.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
L. STAFFORD,
Agent d'Immigration

A Monsieur J. C. Taché,
Député du Ministre de l'Agriculture, Ottawa.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,
QUÉBEC, le 16 janvier 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, pour l'information de l'honorable ministre de l'agriculture et de l'immigration, un état du nombre des immigrants débarqués à Québec durant la saison de 1870. Ce tableau indique une classification des immigrants, leur destination en tant qu'on a pu la constater, les dépenses faites pour les immigrants à cette agence et pour les médecins-visiteurs à Québec, ainsi que pour l'établissement de la quarantaine à la Grosse-Isle pour la saison expirée le 31 décembre 1870 ; aussi des états indiquant le montant payé, par l'intermédiaire de ce bureau, pour les diverses agences d'immigration dans les provinces de Québec et d'Ontario et en Europe durant le semestre expiré au 30 juin 1870 ; depuis cette époque, les comptes sont tenus par le bureau d'Ottawa.

En consultant le tableau No. 1, vous verrez que le nombre des arrivées a été comme suit :—

	Chambre	Entre-pont.	Total.
	2,216	42,274	44,490
A ajouter, naissances en mer	....	49	49
	2,216	42,323	44,539
A déduire, décès en mer et à la quarantaine	....	64	64
Total	2,216	42,259	44,475

Les arrivées, comparée avec celles de 1869, indiquent une augmentation de 1,361 âmes.

Tableau comparatif des arrivées, 1869 et 1870 :—

Lieu du départ.	1869.		1870.		Augmentation.	Diminutio
	Chambre.	Entrepont	Chambre.	Entrepont		
Angleterre	1,525	26,351	1,697	25,486	....	693
Irlande	231	2,512	194	2,340	....	209
Ecosse	210	2,657	325	5,031	2,489	....
Total venant du Royaume-Uni	1,966	31,520	2,216	32,857	2,489	902
Allemagne	....	1,073	....	411	....	662
Norvége, etc	12	8,541	....	8,985	432	....
Autres pays	....	2	....	6	4	....
	1,978	41,136	2,216	42.259	2,925	1,564
		1,978		2,216		
		43,114		44,475		

Soit une augmentation de 1,587 sur l'immigration du Royaume-Uni et une diminution d 226 sur celle des ports étrangers. Augmentation totale, 1,361.

Les émigrants sont venus dans 86 vapeurs représentant 123,813 tonneaux et 74 voilier représentant 52,665 tonneaux.

La durée moyenne de la traversée pour les vapeurs a été comme suit :—De Liverpool 11 jours ; de Londonderry, 10 jours. Pour les vapeurs extra ; de Liverpool, 13 jours ; d Glasgow, 14½ jours ; de Londres, 19 jours ; de Dublin, 14 jours ; transport de la marin royale, 15½ jours.

Moyenne de la traversée pour les voiliers du Royaume-Uni, 39 jours ; d'Allemagne, 6 jours ; de Norvége, 53 jours.

Le premier navire portant des passagers a été, pour la saison, le voilier *Lake Ontario* qui arriva le 21 avril, et le dernier le vapeur *Moravian*, qui entra dans le port de Québec l 13 novembre.

Voici le nombre des passagers de chambre et d'entrepont par les différentes lignes :—

	Chambre.	Entrepont.	Total.
Paquebot à vapeur, ligne Allan	1,773	14,658	16,431
Vapeurs extra de Liverpool	52	4,621	4,673
Ligne de Glasgow touchant quelquefois à Liverpool, Londonderry et Irlande	329	5,493	5,822
Ligne de vapeurs de Londres	44	4,777	4,821
Transport de la marine royale	....	1,417	1,417
Navires à voiles venant du Royaume-Uni	18	1,891	1,909
do d'Allemagne	....	411	411
do de Norvége	....	8,985	8,985
do d'autres pays	....	6	6
	2,216	42,259	44,475

Voici les nationalités des passagers amenés par chacune de ces lignes :—

	Anglais.	Irlandais.	Ecossais.	Allemands	Norvégiens.	Autres pays.	Total.
Paquebots à vapeur, ligne Allan, de Liverpool et Londonderry	11,187	1,812	....	127	3,282	23	16,431
Vapeurs extra, ligne Allan	1,694	170	204	19	2,586	....	4,673
Vapeurs de Glasgow, ligne Allan....	140	715	3,016	38	1,913	....	5,822
Ligne de Londres	4,625	144	38	....	14	....	4,821
Transport de la marine royale.......	1,417	......	....	....	....	....	1,417
Navires à voile, venant du R.-Uni...	1,871	17	21	....	....	....	1,909
do d'Allemagne...	....	......	....	411	....	....	411
do de Norvége....	....	......	....	....	8,985	....	8,985
do d'autres pays ..	....	......	....	....	....	6	6
	20,934	2,858	3,279	595	16,780	29	44,475

Suit le tableau comparatif des nationalités des immigrants pour 1869 et 1870 :—

	1869.	1870.
Anglais..	14,691	20,934
Irlandais	3,339	2,858
Ecossais..	2,274	3,279
Allemands..	1,959	595
Norvégiens, Suédois, etc..................................	20,129	16,780
Autres pays..	222	29
	43,114	44,475

Je dois ajouter qu'un nombre considérable d'Irlandais se trouvait parmi les immigrants aidés par le "fonds d'émigration anglaise et coloniale," ainsi que parmi les ouvriers des chantiers royaux amenés sur les transports de la marine royale.

L'état sanitaire des immigrants a été excellent en 1870 : il n'y a eu que 60 décès en mer et 4 à la quarantaine ; de ce nombre étaient 52 enfants et enfants en bas âge.

Le tableau No. 2 donne un état comparatif du nombre des passagers partis de chaque port en 1869 et 1870.

Le tableau No. 3, indique les métiers et professions des adultes passagers d'entrepont et que l on peut classifier comme suit :—

Cultivateurs..	4,144
Journaliers	12,248
Artisans..	1,717
Commis et traficants..	146
Professions libérales.......................................	10
	18,265

Le tableau No. 4, indique le nombre des immigrants arrivés à Québec de 1829 à 1870 inclusivement : le total est de 1,216,059, soit une moyenne annuelle de 28,954.

Le tableau suivant indique le nombre des immigrants aidés par diverses sociétés en Angleterre lesquelles nous ont fourni des listes des personnes qu'ils ont envoyées.

Date de l'arrivée 1870.	Nom du navire.	Par qui envoyés.	Sexes.			Total des immigrants.
			Hommes.	Femmes.	Enfants.	
Avril 27. ..	Vapeur Austrian..	Rév. M. Herring	34	5	2	41
	" ...	Lady Hatherton, Shanklin, île de Wight	15	8	15	38
	"	Mlle. Logan	6	....	....	6
" 28....	Voilier Lake Erie.	Association nationale des ouvriers pour l'émigration...	22	6	16	44
" 29....	Vapeur Ottawa...	Société Paisley	15	9	25	49
Mai 2......	" Medway..	Fonds d'émigration anglaise et coloniale	230	173	97	500
" 5......	" European .	Comité de l'Honorable Mme Hobart	102	82	144	328
" 5......	Voil. Lake Superior	Club de Bristol	19	8	21	48
	"	Association nationale des ouvriers pour l'émigration...	2	1	4	7
" 9......	Vapeur Nestorian.	Fonds d'émigration anglaise et coloniale	10	10	26	46
	" ...	Rév. M. Herring	35	29	53	117
	" ...	Association nationale des ouvriers pour l'émigration...	2	2	5	9
" 11......	" St. Andrew.	Lady Spottiswood, Aberdeen	14	15	28	57
" 16......	" Tweed	Fonds d'émigration anglaise et coloniale.	98	100	278	476
	"	Fonds de sédition, Sauvages.	5	....	....	5
	"	Union de Forest Gate	4	....	....	4
" 17......	" Scandinavian	Fonds d'émigration anglaise et coloniale	26	20	58	104
		Rév. M. Herring	14	5	4	23
		Asile des garçons, rue Southampton, Londres	62	....	....	62
" 19.. ...	" Ganges . . .	Fonds d'émigration anglaise et coloniale	187	180	351	718
	" .	Refuge de Highgate	13	....	....	13
	"	Ref. des garçons, Whitechapel	5	....	....	5
" 21.. ...	" St. Patrick..	Mme Thomas (Edinburgh) ..	4	4	17	25
" 24......	" Peruvian. ..	Mlle Macpherson	104	2	....	106
" 30.. ..	" Nova Scotian	Mme Thomas (Edinburgh) ..	6	3	5	14
	"	Rév. M. Herring	20	....	....	20
	"	Lady Spottiswood (Aberdeen)	....	3	5	8
" 30... ..	" Moravian ...	Fonds d'émigration anglaise et coloniale	46	35	69	150
	" ...	Rév. M. Herring	14	6	11	31
	" ...	Ecole des enfants pauvres ...	19	13	....	32
	" ...	Marché de réforme Weighton, Yorkshire	4	....	....	4
	" ...	Club de Bristol	2	2	2	6
Juin 2.. ..	" Avon	Fonds d'émigration anglaise et coloniale	116	106	272	494
" 6... .	" Austrian....	Fonds d'émigration anglaise et coloniale	69	58	143	270
	"	Club de Bristol	6	5	11	22
	" ...	Rév. M. Herring	9	7	7	23
" 9.....	" Ottawa	M. Shaw (Glasgow)	1	2	3	6
" 13.....	, Prussian	Comité de l'Honorable Mme Hobart	96	87	157	340
	"	Rév. M. Herring	49	36	55	140
	"	Fonds d'émigration anglaise et coloniale	26	15	25	66
" 13. ...	Voilier Strathblane	Club de Bristol	14	6	18	38
	" ..	Association nationale des ouvriers pour l'émigration...	62	31	69	162
" 15...	Vapeur St. David.	Rév. A. W. Leet (Landford)	....	6	....	6

Le tableau suivant indique le nombre des immigrants aidés par diverses sociétés en Angleterre, etc.—*Suite.*

Date de l'arrivée 1870.	Nom du navire.	Par qui envoyés.	Sexes.			Total des émigrants.
			Hommes.	Femmes.	Enfants.	
Juin 16.....	N., M. R. Tamar.	Bureau d'immig. Londres..	184	114	203	501
„ 21.....	Vapeur Nestorian.	Rév. M. Herring..........	10	5	8	23
	„ ...	Comité de l'honorable Mme Hobart	1	....	....	1
	„ ...	Fonds d'immigration anglaise et coloniale	3	4	10	17
„ 24.....	„ St. Andrew .	M. Shaw (Glasgow)	8	....	....	8
„ 27.....	N.,M.R. Crocodile	Bureau d'immig. Londres..	291	238	387	916
„ 28.....	Vap. Scandinavian	Rév. M. Herring..........	26	20	26	72
„ 29.....	„ Medway	Fonds d'immigration anglaise et coloniale..............	160	124	280	564
Juil. 4.....	„ Peruvian....	Rév. M. Herring..........	18	2	4	24
	„	Ecole des enf. pauv., Londres	18	....	....	18
„ 11.....	„ Moravian ...	Rév. M. Herring..........	8	2	....	10
„ 13.....	„ Tweed	Fonds d'immigration anglaise et coloniale..............	133	115	241	489
„ 14.....	„ Ganges......	Fonds d'immigration anglaise et coloniale..............	206	155	355	716
„ 18.....	„ Austrian	Rév. M. Herring..........	8	3	5	16
„ 25.....	„ Prussian	„	8	4	8	20
	„	Mlle Rye	10	20	120	150
	„	Union de Dungannon.......	....	4	4	8
„ 27.....	„ St. David ...	M. Shaw (Glasgow)	5	3	6	14
„ 31.....	„ Nestorian ..	Rév. M. Herring..........	6	1	1	8
	„ ...	Mlle Macpherson...........	64	....	5	69
Août 3...	„ Atlas	Fonds d'immigration anglaise et coloniale..........	83	62	122	267
„ 7...	„ Scandinavian	Comité de l'Honorable Mme Hobart	52	51	97	200
	„	Maison de réforme du Mont St. Bernard (Leicesteshire)	2	....	....	2
	„	Marché de réforme Weighton, (Yorkshire)	6	....	....	6
„ 8...	„ Avon	Fonds d'immigration anglaise et coloniale..............	52	42	71	165
„ 8...	Voil. Lake Superior	Association nationale des ouvriers pour l'émigration...	10	8	16	34
„ 10...	Vap. St. Patrick..	M. Shaw (Glasgow)	4	4	3	11
„ 15...	„ Peruvian....	Rév. M. Herring...........	69	33	44	146
„ 20...	„ Medway	Fonds d'immigration anglaise et coloniale	10	3	11	24
„ 22...	„ Moravian ...	Comité de l'Honorable Mme Hobart	17	21	33	71
	„ ...	Rév. M. Herring...........	14	6	12	32
„ 28...	„ Austrian	Rév. M. Nugent (Liverpool).	13	8	13	34
Septembre 3	„ Tweed	Fonds d'immigration anglaise et coloniale.......	3	4	9	16
„ 4	„ Prussian	Mlle Macpherson...........	....	57	32	89
„ 11	„ Nestorian ...	Comité de l'Honorable Mme Hobart	8	8	19	35
„ 12	Voil. St. Leonards.	Association nationale des ouvriers pour l'immigration.	90	24	40	154
„ 20	Vap. Scandinavian	Ligne d'émigration nationale.	17	12	14	43
Octobre 3..	„ Moravian ...	„ „	5	3	10	18
„ 9..	„ Austrian	„ „	5	3	1	9
„ 17..	„ Prussian	„ „	4	....	....	4
„ 26..	„ Nestorian ...	Maison de réforme du Mont St. Bernard (Leicestershire)	3	....	....	3
Novembre 9	„ Peruvian....	Mlle Rye	....	13	90	103
„ 13	„ Moravian ...	Ligne d'immigration nationale	4	4	6	14
			3,225	2,260	4,302	9,787

Tous ces immigrants (à l'exception de 38 personnes envoyées par Lady Hatherton et dont les passages étaient payés jusqu'à Toronto, ainsi que 38 enfants et deux filles amenées par Mlle. Rye à son dernier voyage,) tous ces immigrants ont reçu du département des billets gratuits de passage.

L'administration du " Fonds d'immigration anglaise et coloniale " a envoyé £141 16*s*. 11*d*. sterling, soit $8,963.60 et le comité de l'honorable Mme. Hobart, £388. 5*s*. sterling, soit $1,889.19, pour l'usage des émigrants envoyés par ces associations : ces sommes ont été distribuées en conséquence.

Les ouvriers des docks et autres, envoyés par les transports de Sa Majesté ont reçu 10s. sterling par adulte, et 5s. pour chaque enfant au-dessus d'un an des payeurs des navires.

Les immigrants pauvres représentaient cette année une population plus avantageuse que par le passé. Les chefs de familles étaient tous à la fleur de l'âge et plusieurs des enfants, filles et garçons, étaient assez âgés pour prendre de l'emploi chez des cultivateurs, etc. Aujourd'hui que la main-d'œuvre est si rare, cette immigration ne peut laisser que d'avoir de très-grands avantages. Un nombre considérable des immigrants envoyés par " l'association anglaise et coloniale," par l'honorable Mme. Hobart et par le Rév. M. Herring, se composait des femmes et des enfants de personnes secourues durant les années précédentes et dont plusieurs avaient envoyé de l'argent pour contribuer à payer le passage de leurs familles.

Les immigrants secourues par les sociétés d'Aberdeen, Paisley, etc., par l'intermédiaire de M. Shaw, se sont rendus dans les townships de l'Est, près du lac Mégantic, où il y a une colonie écossaise, et où l'on avait pris des dispositions pour les recevoir et leur procurer immédiatement de l'emploi. On m'informe qu'actuellement ils ont tous des terres et des maisons en troncs d'arbre et que leurs travaux de défrichement, en vue des opérations du printemps prochain, sont très-avancés.

Le montant dépensé, durant la présente saison, pour le transport des immigrants pauvres, est plus considérable qu'à l'ordinaire ; le fait s'explique par l'augmentation du nombre d'immigrants secourus et envoyés en Canada par les diverses sociétés.

Durant la saison, 11,941 émigrants ont reçu des billets de passage gratuits :—

Hommes	4,084
Femmes	2,686
Enfants	2,871
Enfants en bas âge	1,850
	11,491 âmes ;

Représentant 8,205½ adultes, $25,971.43, pour frais de transport, soit, en moyenne, $2.26 par tête, ou $3.16½ par adulte.

Ces immigrants appartenaient aux nationalités suivantes :—

Anglais	11,070
Irlandais	162
Ecossais	240
Allemands	10
Norvégiens	9

Ils ont été expédiés dans les localités suivantes, en Canada :—

Townships de l'Est	313½	adultes
Montréal	318	"
District de Gaspé	7	"
Districts du centre à l'Est de Toronto	2,332½	"
Toronto	4,026½	"
Ouest de Toronto	699½	"
Provinces du golfe	7½	"
Liverpool, Angleterre	1	"
	8205½	adultes.

On a payé à ce bureau pour frais d'immigration et de quarantaine :—

Agence d'Hamilton, 6 mois expirant au 30 juin	$541 82	
Toronto	1,262 00	
Kingston	240 18	
Ottawa	600 34	
Montréal	1,206 98	
		3,851 32
Agence de Québec, année expirée au 31 décembre :		
Transport des immigrants	25,971 93	
Provisions et pension	244 15	
Dépenses imprévues	1,298 42	
Frais d'agence	835 80	
Traitement des employés	2,603 14	
		30,953 44
Etablissement de la quarantaine, Grosse-Isle	8,781 36	
Médecins-inspecteurs, Québec	2,600 00	
		11,381 36
Payé pour les agences en Europe		300 00
		$46,486 12

Les taxes perçues sur les immigrants, à la douane de Québec, se sont élevés au montant de $41,746.

D'après les relevés dressés par les autorités du Grand-Tronc, à la Pointe-Lévis, le passagers d'entrepont débarqués à Québec en 1870, se sont rendus aux destinations suivantes :—

	Adultes.		
PROVINCE DE QUÉBEC :—			
Township de l'Est	512		
Montréal	2,063½		
District de Gaspé	7		
		2,582½	
PROVINCE D'ONTARIO :—			
District du Centre à l'Est de Toronto	3,238		
Toronto	6,068½		
Ouest de Toronto	2,303½		
		11,610	
PROVINCES DU GOLFE		50	
Total, Canada			14,242½
Etats de l'Est	2,149		
Etats de l'Ouest	14,562		
			16,711
Destinations inconnues			3,711
Total des adultes			34,664½

Sur les 3,711 adultes dont la destination reste inconnue, on peut raisonnablement suppose qu'une grande partie est restée en Canada ; les immigrants qui se dirigent vers les Etats-Unis sont généralement porteurs de billets à parcours total, et rarement restent-ici, tandis que plusieurs des familles et des célibataires qui ont l'intention de se fixer en Canada restent un jour ou deux à la Pointe-Lévis, ou se rendent à Québec pour chercher des lettres, etc., puis partent par les bateaux ou les trains ordinaires ; par suite, ils ne sont pas inclus dans les rapports du Grand Tronc qui ne mentionne que les trains spéciaux d'immigrants.

Nous pouvons donc conclure qu'au moins 3,000 des immigrants non-mentionnés dans les rapports sont restés en Canada, ce qui porterait à 17,242 adultes, ou 22,122 immigrants, le nombre approximatif des passagers d'entrepont qui se sont fixés en Canada durant l'année 1870.

En 1870, l'immigration a fourni des ouvriers habiles à plusieurs de nos manufactures Nombre d'artisans habiles se sont fixés dans plusieurs de nos villes et village, et les journalier et les marins ont eu bientôt trouvé de l'emploi sur les chemins de fer en voie de constructio dans la province d'Ontario.

Toutefois, on n'a pas eu, à beaucoup près, un nombre suffisant de cultivateurs et d servantes. Quelques centaines seulement se sont fixés dans les townships de l'est dans l district d'Ottawa et le Canada Central (sans parler de Toronto et de la région à l'ouest toutes localités où il en aurait fallu des milliers.

Si les journaliers-cultivateurs de la Grande-Bretagne pouvaient bien se convaincre de avantages qu'ils auraient à se fixer en Canada, nul doute qu'il en viendrait en bien plus gran nombre. A leur arrivée, ils seraient sûrs de trouver de l'emploi immédiatement avec des gage plus forts qu'ils ne pourront jamais en avoir en Europe, avec la perspective certaine de deveni propriétaires après quelques années de travail actif. Les journaliers et les servantes sont le deux catégories d'immigrants dont nous avons le plus besoin.

La perspective est encourageante pour 1871. Jamais, à aucune période de notre histoire le besoin de journaliers-cultivateurs et de domestiques, hommes et femmes, ne s'est fait auss vivement sentir ; en outre, les diverses lignes de chemins de fer en voie de construction o projetées absorberont, d'ici à quelques années, une main-d'œuvre considérable, tant en artisan qu'en journaliers.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

L. STAFFORD,
Agent d'Immigration.

A M. J. C. Taché,
Député-Ministre de l'Agriculture et de l'Immigration, etc.
Ottawa.

ETAT du nombre des immigrants embarqués pour le Canada, indiquant le nombre des naissances et décès durant la traversée et à la quarantaine ; le nombre total débarqué à Quebec, hommes, femmes, adultes et enfants, et le nombre des immigrants venants de divers pays ; aussi le nombre des navires arrivés, leur tonnage et la durée moyenne de la traversée, durant la saison de 1870.

Lieu de départ.	Classification.	No. de navires.	Moyenne du nombre de jours de traversée.	Tonnage	Embarqués. Passagers de chambre.	Embarqués. Adultes. H.	Embarqués. Adultes. F.	Embarqués. Enfants de 1 à 12 ans. H.	Embarqués. Enfants de 1 à 12 ans. F.	Embarqués. Enfants en bas âge.	Embarqués. Pour l'entre-pont.	Naissances. H.	Naissances. F.	Nombre total à bord.	Décès durant la traversée. Adultes. H.	Décès. Adultes. F.	Décès. Enfants. H.	Décès. Enfants. F.	Enf. en b. a.	Total.
Angleterre	Vapeurs	60	13¾	97,354	1,679	10,485	5,900	2,900	2,931	1,423	23,639	.. ..	6	25,324	......	1	......	1	9	11
	Voiliers	17	34	17,501	18	975	353	220	194	117	1,859	......	......	1,877	......	1	......	2	3	6
29 Irlande	Vapeurs	....	11½	....	194	1,827	742	124	96	74	2,323	......	......	2,517	......	......	......	......	..	..
	Voiliers*	5	38	3,744	.....	13	1	......	2	1	17	......	......	17	......	......	......	......	..	..
Ecosse	Vapeurs.........	26	14¼	26,459	325	2,340	1,316	581	498	277	5,012	......	1	5,338	2	. ....	......	......	1	3
	Voiliers..........	6	40	5,434	......	16	1	2	2	......	21	......	......	21	......	......	......	......	..	..
Allemagne	do do	2	63	984	......	132	122	60	65	23	412	2	2	416	3	......	......	......	..	3
Suède et Norvège	do do ..	41	53	23,130	. ....	3,019	2,762	1,418	1,339	447	8,985	18	20	9,023	3	2	10	6	16	37
Autres pays	do do ..	3	29	1,872	......	6	......	......	......	......	6	......	......	6	......	......	......	......	..	..
Total................		160	......	176,478	2,216	18,273	11,197	5,305	5,127	2,372	42,274	20	29	44,539	8	4	10	9	29	60

* Les vapeurs touchant à des ports d'Irlande sont compris dans le nombre des vapeurs anglais et écossais.

ETAT du nombre des immigrants embarqués pour le Canada, indiquant le nombre des naissances et décès durant la traversée et à la quarantaine ; le nombre total débarqué à Québec, hommes, femmes, adultes et enfants, et le nombre des immigrants venant de divers pays ; aussi le nombre des navires arrivés, leur tonnage et la durée moyenne de la traversée, durant la saison de 1870.—*Suite.*

Lieu de départ.	Classification.	Décédé à la Quarantaine.						Total des décès.	Total débarqué à Québec.									Grand total débarqué à Québec.
		Adultes.		Enfants.		Enfants en bas âge.	Total.		Adultes.		Enfants.		Total.		Enfants en bas âge.	Pour l'entrepont.	Passagers dechambre	
		H.	F.	H.	F.				H.	F.	H.	F.	H.	F.				
Angleterre	Vapeurs	......	......	......	......	1	1	12	10,485	5,899	2,900	2,930	13,385	8,829	1419	23,633	1,679	25,312
	Voiliers	......	......	......	......	......	......	6	975	352	220	192	1,195	544	114	1,853	18	1,871
Irlande	Vapeurs	......	......	......	......	......	......	.....	1,287	742	124	96	1,411	838	74	2,323	194	2,517
	Voiliers	......	......	......	......	......	......	......	13	1	....	2	13	3	1	17	......	17
Ecosse	Vapeurs	......	......	......	......	......	......	3	2,338	1,316	581	498	2,919	1,814	277	5,010	325	5,335
	Voiliers	......	......	......	......	......	......	......	16	1	2	2	18	3	....	21	......	21
Allemagne	do do	......	......	......	......	2	2	5	129	122	60	65	189	187	35	411	......	411
Suède et Norvège	do do	......	......	......	......	1	1	38	3,016	2,760	1,408	1,333	4,424	4,093	468	8,985	......	8,985
Autres pays		......	......	......	......	......	......	....	6	....	....	....	6	....	....	6	......	6
Total		......	......	......	......	4	4	64	18,265	11,193	5,295	5,118	23,560	16,311	2388	42,259	2,216	44,475

CLASSIFICATION DES PASSAGERS DE CHAMBRE.

Hommes	1,214
Femmes	659
Enfants	343
Total	2,216

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,
QUEBEC, le 31 décembre 1870.

L. STAFFORD,
Agent.

TABLEAU No. 2.—ETAT du nombre d'immigrants débarqués au port de Québec, indiquant les pays et ports d'où ils sont partis, durant la saison de 1869–1870.

—	1869.	1870.
ANGLETERRE.		
Liverpool	24,547	20,400
Londres	1,623	5,364
Portsmouth	1,676	1,417
Plymouth	30	....
Shields	....	2
	27,876	27,183
IRLANDE.		
Belfast	....	6
Cork	....	4
Kingston	871	606
Londonderry	1,869	1,916
Warrenpoint	3	2
	2,743	2,534
ECOSSE.		
Glasgow	2,860	5,341
Greenock	5	8
Grangemouth	....	5
Montrose	....	2
Troon	2	
	2,869	5,356
ALLEMAGNE.		
Brême	710	315
Hambourg	363	96
	1,073	411

—	1869.	1870.
SUÈDE ET NORVÈGE.		
Arendal	....	6
Bergen	1,525	2,201
Christiania	3,855	3,410
Drammen	472	668
Drontheim	624	326
Farsund	....	2
Krageroe	88	
Nanzos	240	263
Porsgrund	349	353
Rusoer	73	68
Skein	649	421
Stavanger	524	991
Ivedestrand	154	276
	8,553	8,985
AUTRES PAYS.		
Marseilles (France)	2	....
Rotterdam (Hollande)	....	1
Havre de Grâce (Terreneuve)	....	4
(Barbades (I. Occidentales)	....	1
	2	6
RÉCAPITULATION.		
Angleterre	27,876	27,183
Irlande	2,743	2,534
Ecosse	2,867	5,356
Allemagne	1,073	411
Suède et Norvège	8,553	8,985
Autres pays	2	6
	43,114	44,475

MÉTIERS et profession des passagers d'entrepont, (hommes), 1870.

Boulangers	34
Forgerons	47
Fabricants de chaudières et ajusteurs	12
Relieurs	4
Briquetiers	78
Chaudronniers	4
Brasseurs	1
Constructeurs	5
Bouchers	21
Charpentiers et menuisiers	471
Meubliers	18
Charrons	1
Cochers et charretiers	7
Chimistes et droguistes	2
Fabricants de cigares	1
Carrossiers	3
Commis et comptables	120
Finisseurs de drap	2
Mineurs	2
Commis-voyageurs	2
Pâtissiers	6
Tonneliers	9
Fabricants de bouchons	2
Coupeurs	1
Laitiers	2
Docteurs	1
Drapiers	10
Teinturiers	8
Mécaniciens	20
Graveurs	1
Cultivateurs	4,144
Maréchaux ferrants	7
Filassiers	1
Jardiniers	49
Ajusteurs de gaz	3
Epiciers	21
Palefreniers	6
Chapeliers	3
Ferronniers	4
Journaliers	12,248
Lithographes	2
Marins	14
Maçons	123
Meuniers	20
Fabricants de moulins	10
Missionnaires	2
Machinistes	9
Mouleurs et fondeurs	13
Mineurs	98
Peintres et vitriers	56
Papetiers	2
Plâtriers	25
Plaqueurs	3
Plombiers	19
Potiers	10
Hommes de police	2
Portefaix	26

Imprimeurs	18
Laboureurs	31
Carriers	1
Cordiers	8
Commis	3
Selliers et bourreliers	7
Scieurs de long	19
Voiliers	3
Instituteurs	5
Ouvriers de navires	19
Boutiquiers	22
Domestiques	18
Cordonniers	80
Forgerons	54
Soldats	1
Tailleurs de pierre	4
Tourneurs	4
Tailleurs	44
Tanneurs	3
Ferblantiers	7
Tapissiers	2
Garçons d'hôtel	2
Garde-magasin	3
Horlogers	7
Ouvriers en cuivre	1
Ouvriers bijoutiers	1
Ouvriers charrons	3
Tisserands (drap)	23
Artisans divers	16
Sans profession indiquée	41
Grand total	18,265

Récapitulation.

Cultivateurs	4,144
Journaliers	12,248
Artisans	1,717
Commis, traficants	14[illegible]
Professions libérales	1[illegible]
Total	18,26[illegible]

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,
Québec, 31 décembre 1870.

L. STAFFORD,
Agent d'Immigration.

Etat comparatif du nombre d'immigrants arrivés au port de Québec depuis 1862 jusqu'à 1870 inclusivement.

Années.	Angleterre	Irlande.	Ecosse.	Allemagne et Suède, etc.	Autres pays.	Total.
1829 à 1833	43,386	102,266	20,143	15	1,889	167,699
1834 à 1838	28,561	54,904	11,061	485	1,346	96,357
1839 à 1843	30,791	74,981	16,311	....	1,777	123,860
1844 à 1848	60,458	112,192	12,767	9,728	1,219	196,364
1849	8,980	23,126	4,984	436	968	38,494
1850	9,887	17,976	2,879	849	701	32,292
1851	9,677	22,381	7,042	870	1,106	41,076
1852	9,276	15,983	5,477	7,256	1,184	39,176
1853	9,585	14,417	4,745	7,456	496	36,699
1854	18,175	16,165	6,446	11,537	857	53,180
1855	6,754	4,106	4,859	4,864	691	21,274
1856	10,353	1,688	2,794	7,343	261	22,439
1857	15,471	2,016	3,218	11,368	24	32,097
1858	6,441	1,153	1,424	3,578	214	12,810
1859	4,846	417	793	2,722	....	8,778
1860	6,481	376	979	2,314	....	10,150
1861	7,780	413	1,112	10,618	....	19,923
1862	6,877	4,545	2,979	7,728	47	22,176
1863	6,317	4,949	3,959	4,182	12	19,419
1864	5,013	3,767	2,914	7,453	....	19,147
1865	9,296	4,682	2,601	4,770	6	21,355
1866	7,235	2,230	2,222	16,958	3	28,648
1867	9,509	2,997	1,793	16,453	5	30,757
1868	16,173	2,585	1,924	13,607	11	34,300
1869	27,876	2,743	2,867	9,626	2	43,114
1870	27,183	2,534	5,356	9,396	6	44,475
	402,381	495,592	133,649	171,612	12,825	1,216,059

Grand total 1,216,059
Moyenne annuelle 28,954

L. STAFFORD,
Agent d'immigration.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,
QUÉBEC, 31 décembre 1870.

ETAT détaillé des sommes payées par l'agent de Québec, pour frais d'immigration aux diverses agences des provinces de Québec et Ontario, durant l'année expirée au 3 décembre 1870.

	$ cts.	$ cts.
Agence de Hamilton.		
Pour six mois expirés au 30 juin 1870 :—		
Frais d'agence	51 82	
Salaires	490 00	
		541 82
Agence de Toronto.		
Pour six mois expirés au 30 juin 1870 :—		
Transport	29 50	
Imprévu	81 00	
Frais d'agence	651 50	
Salaires	500 00	
		1,262 00
Agence de Kingston.		
Pour six mois expirés au 30 juin 1870 :—		
Frais d'agence	40 18	
Salaire jusqu'au 31 mars	200 00	
		240 18
Agence d'Ottawa.		
Pour six mois expirés au 30 juin 1870 :—		
Imprévu	62 74	
Frais d'agence	137 60	
Salaires	400 00	
		600 34
Agence de Montréal.		
Pour six mois expirés au 30 juin 1870 :—		
Transport	373 98	
Frais d'agence	172 00	
Salaries	661 00	
		1,206 98
Agence de Québec.		
Pour douze mois expirés au 31 décembre 1870 :—		
Transport	25,971 93	
Provisions	244 15	
Imprévu	1,298 42	
Frais d'agence	835 80	
Salaires	2,603 14	
		30,953 44
		34,804 76

L. STAFFORD,
Agent d'Immigration.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,
QUEBEC, 31 décembre 1870.

ETAT détaillé des dépenses pour le compte des médecins-visiteurs du port de Québec, durant l'année expirée au 31 décembre 1870.

	$ cts.	$ cts.
Traitement du Dr. L. J. Roy,	1,200 00	
do Dr. A. Rowand	600 00	
		1,800 00
Allocation pour bateau et bateliers	....	800 00
		2,600 00

L. STAFFORD,
Agent d'Immigration.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,
QUEBEC, 31 décembre 1870.

ETAT des sommes payées par l'agent de Québec, pour les agences de l'Europe, durant l'année expirée au 31 décembre 1870.

1870.		$ cts.	$ cts.
31 mars.....	Payé à Mme Simays, à compte du traitement de son mari..........	100 00	
4 mai	Payé à MM. Barber Frères, de Georgetown, à compte de M. J. G. Moylan........	100 00	
,, ...	Payé à l'éditeur du "Toronto Freeman," à compte de M. J. G. Moylan........	100 00	
			300 00

L. STAFFORD,
Agent d'Immigration.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,
Québec, le 31 décembre 1870.

ETAT détaillé des dépenses à la station de la Quarantaine, Grosse-Ile, durant l'année expirée au 31 décembre 1870.

	$ cts.	$ cts.
Provisions........	5,790 65	
Salaires des employés et du parti d'hivernement........	659 64	
Médecines........	309 23	
Charroi, lavage, etc........	380 40	
Impressions et papeterie........	99 11	
Divers........	416 15	
Service du vapeur........	955 53	
Réparations........	170 65	
		8,781 36

L. STAFFORD,
Agent d'Immigration.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,
Québec, le 31 décembre 1870.

ETAT sommaire des sommes payées par l'agence de Québec, pour frais d'immigration, durant l'année expirée au 31 décembre 1870.

	$ cts.	$ cts.
Transport des immigrants........	25,971 93	
Provisions et pension........	244 15	
Dépenses imprévues........	1,298 42	
Frais d'agence........	835 80	
Salaires des employés........	2,650 00	
		31,000 30

. STAFFORD,
Agent d'Immigration.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,
Québec, le 31 décembre 1870.

No. 2.

RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION DE TORONTO.

(M. John A. Donaldson.)

Toronto, le 24 décembre 1871.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel de cette agence pour l'année expirée au 31 décembre 1870, avec des états indiquant le nombre des immigrants arrivés et envoyés à destination.

Il est arrivé 29,777 immigrants à cette agence, savoir : 29,117 voie du St. Laurent, et 660 voie de New-York et Boston ; de ce nombre, 11,120 venaient d'Angleterre, 1,551 d'Irlande, 1,239 d'écosse, et 15,857 de Norvége et d'Allemagne.

Sauf la mort d'un vieillard et celle d'un enfant, l'état sanitaire des immigrants a été parfait.

Plusieurs des immigrants venus de l'extrémité Est de Londres n'étaient pas propres à la vie canadienne, et pourtant, vu le grand besoin de bras dans les distrcts agricoles et sur les chemins de fer, ils ont trouvé de l'emploi immédiat avec de bons gages.

Le capital importé s'élève, autant que j'ai pu m'en assurer, à $400,000. Cette somme a été dépensée dans les comtés voisins, principalement en achats de terre. Une moitié du nombre total des immigrants venus dans le pays a passé par cette agence, et pourtant, grâces à la plus stricte économie, on n'a dépensé que la faible somme de $1,059.86 qui couvre toutes les dépenses, sauf mon propre salaire et une petite allocation pour le messager qui est mon seul assistant.

D'après tous les renseignements que j'ai pu recueillir la perspective de l'année prochaine est très-encourageante. J'ai déjà reçu plusieurs communications de diverses parties de l'Europe, des Etats-Unis et de la Californie.

Plusieurs des personnes qui demandent des renseignements, insinuent qu'elles apportent des capitaux considérables.

Il serait désirable d'adopter un système pour amener des domestiques en Canada ; la demande pour cette classe d'immigrants augmente chaque année. Tous les artisans et journaliers qui voudront venir en Canada y trouveront de l'emploi, et on a grand besoin de garçons de 15 à 18 ans.

Dans l'espoir que vous approuverez ces quelques observations.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
John A. Donaldson.

A l'Honorable Mininistre de l'Agriculture, etc., Ottawa.

RAPPORT de l'agence Toronto pour l'année expirée au 31 décembre 1870.

1. Indiquez le nombre et les nationalités des immigrants arrivés à votre agence, la voie par laquelle ils sont venus et leur destination probable ?

Nationalité.	Voie du St. Laurent.	Voie des Etats-Unis.	Total.	Restés en Canada.	Partis pour les Etats-Unis.
Anglais	10,510	610	11,120	10,510	610
Irlandais	1,511	40	1,551	1,511	40
Ecossais	1,239	....	1,239	1,239	....
Allemands / Norvégiens	15,857	10	15,857	10	15,857
Citoyens Américains	....	....	....	....	....
Autres pays	....	....	....	....	....
Total	29,777	660	29,777	13,270	16,507
D'après les rapports précédents	....	....	....	....	....

2. Dans quelles conditions sanitaires sont-ils arrivés ?—Combien d'entre eux vous ont demandé du secours ?—Combien ont été secourus et comment les avez-vous placés ?—Bonnes ; sauf la mort d'un vieillard et de quelques jeunes enfants, l'état sanitaire des immigrants était parfait ;—8,500 immigrants ont demandé et obtenu l'abri nécessaire, savoir ;—3,770 hommes, 1,332 femmes et 3,395 enfants, et tous ces immigrants ont été envoyés, par vapeur ou chemin de fer, au lieu le plus voisin de leur destination.

3. Quelle est la main-d'œuvre la plus demandée dans votre district, et combien de personnes des deux sexes pourraient y trouver de l'emploi ?—Les cultivateurs, les journaliers, les artisans, les domestiques et les garçons de 15 à 18 ans ; tous les immigrans de ces deux dernières catégories trouveraient de l'emploi immédiatement.

4. Donnez les détails des frais de votre agence durant le mois :—

Détails des dépenses.	Montant.
	$ cts.
Transport	....
Provisions	....
Soins médicaux	....
Impressions, papeterie et loyer de bureau	....
Dépenses imprévues	1,059 86
Total	1,059 86

5. Indiquez aussi approximativement que possible le capital apporté dans votre distri par les immigrants, combien ont acheté des terres où ils se sont établis et dans quelles localités Ajoutez les observations et recommandations que vous jugerez convenables.

No. de familles, et de célibataires.	——	Montant.	Observations.
	Un capital d'environ $400,000 a été apporté, autant que j'ai pu m'en assurer, et a été dépensé principalement en achat de terres dans les townships avoisinants, savoir :—York, Peel, Halton, Wellington, Simcoe et Waterloo........	$ cts. 400,000 00	
	Total......................	400,000 00	

Liste des prix des articles ordinaires pour nourritures et habillements nécessaires au classes laborieuses.

Articles.	Prix. De	Prix. A
	$ cts.	$ cts.
Provisions :—		
Lard fumé..................la ℔	....	0 15
Pain	....	0 15
Beurre salé	....	0 20
Beurre frais	....	0 25
Bœuf, mouton, veau, lard.......	....	0 10
Bière	....	0 06
Chandelles.........................	....	0 20
Fromage	....	0 15
Café................................	....	0 25
Farine de blé-d'inde...les 100 ℔s	....	3 00
Œufs............	....	0 25
Farine, 1ère qualité......le baril	....	7 00
do 2ème do .... do	....	6 00
Farine de sarrazin....par 100 ℔s	....	3 00
Poisson, morue salé ou verte..qtx	....	6 00
Bois de chauffage........la corde	....	8 00
Jambon ....la ℔	....	0 15
Epaules. .... do	....	0 12
Harengs ....le baril	....	6 00
Moutarde ....la ℔	....	0 20
Lait ....la pinte	....	0 06
Farine d'avoine ....les 100 ℔s	....	3 00
Poivre.........................la ℔	....	0 20
Patates..................le minot	....	1 00
Riz..........................la ℔	....	0 05
Savon jaune ....la ℔	....	0 05

Articles.	Prix. De	Prix. A
	$ cts.	$ ct
Sucre jaune................la ℔	....	0 1
Sel ....minot	....	1 0
Thé, noir ....la ℔	....	0 8
do vert .... do	....	0 8
Tabac..................... do	....	0 3
Habillement, etc. :—		
Habit de dessous, tweed........	4 00	8 0
Pardessus, do	8 00	12 0
Pantalons, do	4 00	6 0
Gilets, do	2 00	4 0
Chemises de flanelles	1 00	2 0
do coton	....	1 0
do gilets de coton, "fabrique"	1 00	2 0
Caleçons, laine, "fabrique".....	1 00	2 0
Chapeaux, feutres...............	1 00	2 0
Chaussettes, laine...............	....	0 5
do coton.............	....	0 2
Couvertures	4 00	8 0
Descentes de lit................	2 00	4 0
Flanelle	....	0 5
Cotonnade pour chemises.......	....	0 1
do de drap	....	0 5
Drap canadien	....	1 0
Souliers, hommes 3, pour femmes	....	2 0
Bottes, do 4, do ..	....	3 0
Claques, pour hommes	....	0 7

No. 3.

RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION DE MONTREAL.

(MR. JOHN J. DALEY).

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,
MONTRÉAL, le 9 janvier 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus mon rapport des opérations de cette agence pour l'année 1870.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
JOHN J. DALEY,
Agent Officiel d'Immigration.

A l'Honorable Ministre d'Agriculture, Ottawa.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,
MONTRÉAL, le 31 décembre 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon second rapport depuis ma nomination à la charge de surintendant de cette agence.

Ci-incluses, les statistiques annuelles de l'agence pour l'année expirée au 31 décembre 1870.

J'espère avoir rempli vos instructions verbales et écrites, celle du département, de façon à vous satisfaire.

Dans l'exécution de mes devoirs j'ai l'occasion de signaler des faits qui demandent à être signalés. Je vous soumets des observations qui m'ont été suggérées par l'expérience des années précédentes.

Sans trop m attacher à une classification particulière, mais à l'importance des divers sujets, je donne ici les statistiques de l'année et je soumets quelques observations.

IMMIGRANTS INDIGENTS.

Six cent soixante-sept (667) personnes, représentant cinq cent quarante-huit (548) adultes, ont demandé des secours à cette agence durant l'année. Ils ont été expédiés aux destinations suivantes, soumis de billets gratuits :—

Canada central et Toronto	269½
Ottawa et district d'Ottawa	45½
St. Jean et townships de l'Est	233
	548

Ces secours ont coûté huit cent quatre-vingt-neuf piastres quatre-vingt-un cts., (889.81), soit une moyenne d'une piastre soixante deux cts., ($1.62) par adulte. Ces immigrants peuvent être classifiés comme suit :—

Hommes	337
Femmes	163
Enfants	96
Enfants en bas âge	71
	667

Représentant 548 adultes.

Anglais	510½
Irlandais	11½
Ecossais	5
Allemands	19
Danois	2
	548

J'ai donné des passages à demi prix à cinq cent soixante-quatre immigrants (564) presq tous célibataires qui n'avaient pas les moyens de se rendre à destination. Quelques-u voulaient aller retrouver des amis, d'autres avaient des promesse d'emploi ou bien avaient é engagés à se rendre vers l'ouest. Ces secours ne m'ont coûté, grâce l'obligeant concours d employés de la compagnie du Grand Tronc, de la compagnie du Richelieu et de compagnie de navigation à l'intérieur.

Emploi Trouvé.

Dans les limites de mon agence, c'est-à-dire la cité de Montréal et les environs, j'ai trou de l'emploi pour neuf cent quatre-vings personnes (980) et j'en ai en outre expédié vingt-quat (24) dans les townships de l'Est.

Récapitulation.

Aide accordée	548
Passage à demi prix	564
Emploie trouvé pour	980
	2,092

Nationalités.

Anglais	1,939
Irlandais	89½
Ecossais	42
Allemands	19½
Danois	2
	2,092

De ce nombre, huit cent quatre-vingt-un (881) se sont rendus dans le Canada central la province d'Ontario, et douze cent-onze (1211) sont restés dans la province de Québec.

Les statistiques précédentes indiquent le nombre d'immigrants secourus dans leur traj vers l'ouest, et ceux pour lesquels j'ai trouvé de l'emploi ici; elles ne comprennent pas u grand nombre d'autres qui ont demandé à ce bureau des renseignements dont plusieurs, j l'espère, ont profité.

Dépense de l'Agence de Montréal.

Transport des immigrants pauvres	$889 81
Provisions pour les immigrants pauvres	107 15
Compte de l'entrepreneur de pompes funèbres	10 50
Impressions, papeterie, loyer, taxes et combustible	293 35
Dépenses imprévues	144 30
	$1,445 11

SALAIRES (MOINS LA RETENUE POUR RETRAITE.)

J. J. Daley, agent d'immigration	$1,176 00	
P. S. Perrott, assistant et messager	194 32	
		1,370 32
		$2,815 43

M. T. B. Hawson, auditeur de la compagnie du Grand Tronc, a bien voulu me fournir, l'après les registres de la compagnie, un état des immigrants qui, voyageant par la ligne du Grand Tronc, sont restés en Canada ou n'ont fait qu'y passer.

Immigrants débarqués au port de Québec		34,273
do à des ports des Etats-Unis		1,972
		36,245
Répartis comme suit :—		
Restés en Canada	16,852	
Ayant gagné les Etats-Unis	19,393	
		36,245

HÔPITAL GÉNÉRAL.

Les rapports de l'hôpital constatent que quatre-vingt-un immigrants y ont été admis sur illets de cette agence. Deux (2) décès sont mentionnés; il n'y a pas eu de maladies épidéiniques durant l'année.

DÉCÈS EN ROUTE.

Trois enfants en bas âge sont morts sur les trains de chemins de fer; j'ai dû fournir de etites sommes pour les frais d'enterrement.

LES PROTÉGÉS DE MLLE MACPHERSON.

Mlle Macpherson, venant d'Angleterre, arrivait à Montréal le 25 mai, avec de jeunes nmigrants (garçons). Vingt-trois d'entre eux (23) ont trouvé de l'emploi ici et, d'après ce u'on me dit, donnent satisfaction à leurs maîtres.

IMMIGRANTS EUROPÉENS VENANT EN CANADA PAR LES ETATS-UNIS.

L'an dernier, j'ai exprimé mon opinion à ce sujet. Je dois dire que les immigrants partant 'Europe, et surtout les autorités qui les envoient, devraient être mis au fait des difficultés que ncontre un pauvre étranger sans expérience qui essaie de venir en Canada par les Etats-'nis. Combien de ceux qui prennent cette voie arrivent heureusement à leur destination? est ce que j'ignore. J'en ai vu quelques-uns desquels j'ai appris les difficultés réservées aux itres. En un mot, les directeurs du bureau officiel d'immigration à New-York semblent peu isposés à donner de sincères avis aux étrangers qui se dirigent vers le Canada; autrement, urquoi, par exemple, lorsqu'un immigrant est porteur d'un billet pour Montréal, serait-il irigé systématiquement (je crois) et au prix de retards et de frais inutiles, sur Buffalo ou 'autres points, ce qui l'éloigne de 600 à 700 milles de sa route? Pour ne pas répéter ce que i dit dans mon dernier rapport, je prendrai la liberté d'y renvoyer, vu que mon expérience : la saison dernière confirme l'exactitude de ce que je disais à la date de ce rapport. Je le s avec une ferme conviction, *tous les immigrants à destination du Canada devraient venir r la voie du St. Laurent;* sur cette ligne, leur inexpérience ne sera, pour eux, la cause 'aucun embarras, et du moment où ils auront mis pied à terre, ils recevront, avec des avis ésintéressés, tous les secours que les sociétés charitables, de l'autre côté de l'Atlantique, et le ouvernement fédéral leur destinent; ils ne seront jamais retardés pour continuer leur voyage , s'ils veulent bien suivre les avis de l'agent fédéral, ils ne seront ni trompés ni volés. Ils euvent exploiter leurs ressources, faibles ou considérables, et, ce qui est important, aucune auvaise influence ne pourra les faire renoncer à leur allégeance à la mère-patrie.

Journaliers-cultitateurs.

Les journaliers-cultivateurs, hommes et femmes, mariés et célibataires, sont en gra demande. Tous ceux qui viendront ici trouveront de l'emploi et bientôt, avec de l'activité la bonne volonté et de l'intelligence, se créeront des positions indépendantes. Les mê observations s'appliquent aux servantes. Une laitière habile, une bonne domestique tro ront immédiatement de l'emploie et d'excellent gages. Je passe une grande partie de temps à répondre à des personnes qui demandent des domestiques.

Servantes.

Les bonnes servantes sont assurés de gages élevés. Mêmes celles qui n'ont pas d'e rience, mais qui sont honnêtes et de bonne volonté, trouvent immédiatement des places av certitude d'améliorer leur position en peu d'années. Leur avenir est probablement meil en Canada que dans aucune autre partie du monde. Toutes les personnes honnêtes appa nant aux classes sus-mentionnées peuvent être sûres qu'elles trouveront immédiatement emploi convenable.

Immigrants incapables, etc.

Il est déplorable que des personnes atteintes de maladies ou frappées d'incapacité émig de leur plein gré ou à la suggestion d'autres personnes. N'est-ce pas dans leur patrie, au m de leur parents et amis, plutôt que chez les étrangers que ces personnes devraient cher assistance ? La position de ces personnes fait réellement pitié !

Je ne suis autorisé à secourir que les personnes capables ou que leur jeunesse perme considérer comme capable) et cela dans les limites fort restreintes. Il est important que c règle soit bien connu afin d'empêcher l'immigration de personnes dont leurs amis semb uniquement vouloir se débarrasser sans s'inquiéter à la charge de qui elles restront.

Nous n'avons pas besoin d'hommes de profession, rendus à un âge avancé, de commi nouveautés ou autres, à moins qu'ils n'aient des ressources pour s'établir à leur comptes ce rarement, est le cas ; les *pères de famille* qui ne sont ni artisans ni journaliers ne devraient émigrer en Canada. La classe des hommes de profession et des non-producteurs est beaucoup trop nombreuses chez nous.

Hommes et femmes, célibataires et mariés, accoutumés au travail et laborieux, trouve de l'ouvrage à profit.

En relisant ce que je viens d'écrire, je m'aperçois que mes observations ne sont pas o nales, votre expérience et votre connaissance des besoins du Canada nous les ont déjà suggé quant elles ne vous ont pas été signalées par d'autres personnes qui s'intéressent à l'immi tion.

La compagnie du Grand Tronc, la compagnie de la navigation à l'intérieur et la co gnie du Richelieu ont grandement aidé ce bureau. Je remercie personnellement M. Bry et tous les autres employés du Grand Tronc avec lesquels je me suis trouvé en rapport. Milloy de la compagnie de navigation à l'intérieur, et M. Lamère, de la compagnie Richelieu, tous deux amis dévoués et fidèles à la cause de l'immigration, méritent aussi remerciments spéciaux.

Je dois aussi remercier la société St. George, la société St. André et la société allema toujours prêtes à nous seconder dans notre tâche.

Je dois me borner à ces statistiques et à ces observations sommaires.

Le tout respectueusement soumis.

Je demeure, etc.,

John J. Daley,

Agent d'Immigration.

A l'honorable Ministre de l'Agriculture,

Ottawa.

No. 4.

RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION, A HAMILTON.

(M. R. H. RAE.)

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,
HAMILTON, le 23 janvier 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, pour l'information de l'honorable ministre de l'agriculture et des statistiques, mon rapport annuel pour l'année expirée au 31 décembre 1870. J'y indique les diverses opérations de l'année, le nombre d'immigrants arrivés à ce port, le nombre de ceux qui ont été secourus à cette agence, etc., en un mot j'ai essayé de faire un exposé aussi claire que possible et qui, j'en ai l'espoir, méritera votre approbation.

L'état sanitaire des immigrants a été, en général, excellent, surtout si l'on considère que, durant la canicule, on a dû les entasser en nombre énorme dans les salles destinées à les recevoir. Ce n'est pas qu'il n'y ait eu beaucoup de maladies, mais je suis heureux de n'avoir pas à constater un seul décès. Une dysenterie très-maligne a sévi parmi les grandes personnes et les enfants ; ces derniers en ont surtout souffert. Deux cas de *petite vérole* se sont manifestés, mais sitôt après constatation les patients ont été transportés à l'hôpital.

J'ai promptement adopté les mesures hygiéniques les plus actives : j'ai fait laver les lits de ces malades et fait répandre du chlorure de chaux dans les salles pour empêcher la contagion de se répandre ; et j'ai eu la satisfaction d'atteindre complètement ce but.

Durant l'année, j'ai déboursé $866.87 pour frais de transport, et $1,121.79 pour provisions, en tout mille neuf cent quatre-vingt-huit piastres et soixante-six cents ; cette somme a suffi pour secourir temporairement 2,512 immigrants, représentant 1,931½ adultes, soit un peu plus de 79 cents pour chaque adulte. La plus stricte économie a été observée dans cette distribution de secours et plusieurs demandes mal fondées ont été mises de côté.

Voici comment se répartit le capital apporté au pays par les immigrants :—D'Angleterre, 91 familles, $117,150 ; 1 Irlandais, $500 ; 20 Ecossais, $21,500 ; 49 Allemands, $38,850 ; 4 Welches, $4,000 ; 1 Français, $2,000 ; Des Etats-Unis, 3 Anglais, $4,000 ; 1 Irlandais, $1,000 ; 1 Ecossais, $2,000 ; et 3 Allemands, $6,800,—en tout, 174 familles avec un capital de $197,800 ; comme on le verra par le tableau No. 2, le capital importé en 1869 excédait le total précédent de $100,950 J'ai mis le plus grand soin à recueillir des renseignements exacts sur ce point.

La demande de journaliers-cultivateurs a de beaucoup excédé le nombre des immigrants de cette classe, et nos cultivateurs ont même employé aux travaux agricoles des journaliers dont ce n'était point la spécialité ; mais les journaliers, surtout les célibataires, aiment mieux *flâner* dans les villes que d'aller gagner leur vie à la campagne. On a aussi grand besoin de servantes, et il est malheureux qu'il n'en émigre pas un plus grand nombre, car elles trouveraient ici de bien meilleurs gages qu'en Europe.

Considérant la prospérité générale du pays, la construction commencée ou projetée de plusieurs chemins de fer, je crois que la perspective du printemps prochain est très-encourageante et que tous les immigrants qui viendront ici trouveront immédiatement de l'ouvrage en abondance.

J'ai l'honneur, etc.,

R. H. RAE,
Agent d'Immigration.

A M. J. C. Taché,
Député-Ministre de l'Agriculture, etc., etc.,
Ottawa,

TABLEAU No. 1.—ETAT comparatif, indiquant le nombre d'immigrants arrivés à l'agence Hamilton et leur destination,—années 1869-70.

Nationalité.	1869.					1870.				
	Voie du St. Laurent.	Voie des E.-U.	Total.	Restés en Canada.	Allés aux Etats.	Voie du St. Laurent.	Voie des E.-U.	Total.	Restés en Canada.	Allés aux Etats.
Anglais.......	1,705	3,697	5,402	3,103	2,299	3,457	5,432	8,889	5,404	3,48
Irlandais	266	463	729	545	184	179	478	657	355	30
Ecossais	253	253	506	437	69	282	367	649	527	12
Allemands....	3	10,611	10,614	607	10,007	4	7,913	7,917	368	7,54
Norvégiens ...	3,602	1,998	5,600	2	5,598	2,970	718	3,688	....	3,68
Cit'yens Am'ns	....	1,740	1,740	1,740	....	....	1,551	1,551	1,551	.....
Français......	....	20	20	....	20	1	36	37	5	3
Welches	2	75	77	3	74	10	23	33	33	.....
Italiens.......	....	13	13	1	12	....	12	12	....	1
Danois	....	884	884	....	884	....	330	330	....	33
Suédois.......	....	6,319	6,319	....	6,319	....	1,536	1,536	....	1,53
Hollandais ...	....	550	550	....	550	....	325	325	....	32
Bohémiens ...	....	119	119	....	119	....	855	855	....	85
Belges	....	24	24	....	24	... .	....	....	....	.....
Polonais......	....	107	107	....	107	....	....	....	....	.....
Total....	5,831	26,873	32,704	6,438	26,266	6,903	19,576	26,479	8,243	18,23

Tableau No. 2.—État Comparatif indiquant la nationalité et le nombre des immigrants arrivés à l'agence de Hamilton, et qui ont apporté des capitaux, durant les années 1869-70.

1869.

No. de familles et de célibatair.	Total.	Nationalité.	Montant	Total.
			$	$
27	....	Anglais, Tr. 31 mars ...	117,100	
24	....	do 30 juin ...	58,800	
21	....	do 30 sept....	20,900	
24	....	do 31 déc.	21,300	
—	96			118,100
2	....	Irlandais, Tr. 31 mars..	800	
3	....	do 30 juin...	11,000	
—	5			11,800
2	....	Ecossais, Tr. 31 mars...	1,000	
13	....	do 30 juin....	12,750	
11	....	do 30 sept...	7,100	
2	....	do 31 déc.....	1,000	
—	28			21,850
11	....	Allemands, Tr. 31 mars.	7,500	
29	....	do 30 juin....	15,700	
22	....	do 30 sept. ..	11,700	
23	....	do 31 déc	108,500	
—	85			143,400
	214			295,150
		Des Etats-Unis.		
3	....	Anglais, Tr. 31 mars...	2,000	
—	3			2,000
2	....	Allemands, Tr. 31 mars .	1,600	
—	2			1,600
	219		298,750	

1870.

No. de familles et de célibatair.	Total.	Nationalité.	Montant	Total.
			$	$
17	....	Anglais, Tr. 31 mars...	20,500	
16	....	do 30 juin ...	29,800	
29	....	do 30 sept	27,650	
29	....	do 31 déc.	39,200	
—	91			117,150
....	....	Irlandais, Tr. 30 juin...	500	
—	1			500
3	....	Ecossais, Tr. 31 mars...	1,500	
5	....	do 30 juin.	7,000	
8	....	do 30 sept.	11,000	
4	....	do 31 déc......	2,000	
—	20			21,500
1	....	Allemands, Tr. 31 mars.	400	
28	....	do 30 juin. ..	25,600	
12	....	do 30 sept....	6,800	
8	....	do 31 déc	6,050	
—	49			38,850
1	....	Welches, Tr. 30 sept. ..	2,000	
3	....	do 31 déc	2,000	
—	4			4,000
	1	Français, Tr. 30 sept....	2,000	2,000
	166			184,000
		Des Etats-Unis.		
	....	Anglais, Tr. 31 mars...	2,000	
1	....	do 31 déc.....	2,000	
2	3			4,000
—	....	Irlandais, Tr. 31 déc....	1,000	
1	1			1,000
—	....	Ecossais, Tr. 31 mars ..	2,000	
1	1			2,000
—	....	Allemands, Tr. 31 mars.	6,800	6,800
3	3			
				197,800
		Balance en fav. de 1869	....	100,950
	174			$298,750

Bureau Officiel d'Immigration,
Hamilton, le 23 janvier 1871,

R. H. Rae, Agent d'Immigration.

ETAT GÉNÉRAL No. 1.—Indiquant l'arrivée et la destination des immigrants à l'agence de Hamilton, pour l'année expirée le 31 décembre 1870.

Nationalité.	Par le St. Laurent.	Par les Etats.	Total.	Demeuré en Canada.	Partis pour les Etats.
Anglais	3,457	5,432	8,889	5,404	3,485
Irlandais	179	478	657	355	302
Ecossais	282	367	649	527	122
Allemands	4	7,913	7,917	368	7,549
Norvégiens	2,970	718	3,688	....	3,688
Citoyens Américains	....	1,551	1,551	1,551	
Welches	10	23	33	33	
Français	1	36	37	5	32
Italiens	....	12	12	....	12
Suédois	....	1,536	1,536	....	1,536
Danois	....	330	330	....	330
Hollandais	....	325	325	....	325
Bohémiens	....	855	855	....	855
Totaux	6,903	19,576	26,479	8,243	18,236

ETAT GÉNÉRAL, No. 2.— Indiquant le nombre et la classification des immigrants pauvres (fixés en Canada), qui ont reçu des secours du gouvernement en billets de passage, et en provision à l'agence de Hamilton, durant l'année expirée au 31 dé embre 1870.

Nationalité.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.	—
Anglais	876	486	881	2,243	
Irlandais	54	44	78	176	
Ecossais	45	18	24	87	
Allemands	1	1	....	2	
Welches	1	....	....	1	
Français	1	....	....	1	
Suédois	....	1	1	2	
Total	978	550	984	2,512	

NOTE de ceux qui, mentionnés dans le tableau précédent, n'ont reçu que des provisions.

Nationalité.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.	—
Anglais	281	190	403	874	
Irlandais	8	9	21	38	
Ecossais	5	5	5	15	
Total	294	204	429	927	Représent. 741 adultes.

ETAT général, No. 3. "Relevé."—Indiquant le nombre et la classification d'immigrants pauvres (fixés en Canada), qui ont reçu des secours du gouvernement sous forme de transport par chemin de fer, coche et charrette, et en provisions à l'agence de Hamilton, pour l'année expirée au 31 décembre 1870.

Pays.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.	No. adultes.
Anglais....................................	595	296	478	1,369	1,030
Irlandais	46	35	57	138	98½
Ecossais	40	13	19	72	57
Allemands....................................	1	1	....	2	2
Welches	1	....	....	....	1
Français....................................	1	....	....	....	1
Suédois	....	1	1	2	1
Total.	684	346	555	1,585	1,190½

SUPPLÉMENT général à l'état No. 3.—Indiquant les dépenses faites à l'agence de Hamilton, durant le trimestre expiré au 30 septembre 1870, pour le transport des immigrants pauvres par chemin de fer et coche.

Lieu de départ	Destination.	Route.	No. de personnes.	No. de billets.	Prix.	Montant.	Total.
					$ cts.	$ cts.	$ cts.
Hamilton.	Clifton	Chemin de fer Grand Tronc	10	7	0 45	3 15	
,,	Pont Suspendu......	,, ,, ...	1	1	......	0 44	
,,	Thorold	,, ,, ...	22	13	0 34	4 42	
,,	Ste. Catherine	,, ,, ...	55	46	0 32	14 72	
,,	Grimsby............	,, ,, ...	9	6	0 17	1 02	
,,	Winona	,, ,, ...	1	1	......	0 12	
,,	Wellington Square ..	,, ,, ...	4	4	0 07	0 28	
,,	Port Credit.........	,, ,, ...	1	1	......	0 25	
,,	Toronto	,, ,, ...	26	21	0 40	8 40	
,,	Harrisburg	,, ,, ...	1	1	......	0 20	
,,	Branchton	,, ,, ...	1	1	......	0 26	
,,	Galt................	,, ,, ...	3	3	0 32	0 96	
,,	Preston	,, ,, ...	11	7	0 36	2 52	
,,	Elora	,, ,, ...	1	1	......	0 60	
,,	Guelph	,, ,, ...	28	21	0 47	9 87	
,,	Paris	,, ,, ...	105	75½	0 29	21 89	
,,	Woodstock	,, ,, ...	11	11	0 48	5 28	
,,	Ingersoll	,, ,, ...	17	14	0 57	7 98	
,,	London	,, ,, ...	127	97	0 76	73 72	
,,	Watford............	,, ,, ...	10	6	1 10	6 60	
,,	Petrolia	,, ,, ...	7	5	1 28	6 40	
,,	Newbury	,, ,, ...	7	7	1 13	7 91	
,,	Chatham	,, ,, ...	44	34	1 41	47 94	
,,	Windsor............	,, ,, ...	89	65	1 86	120 90	
							345 83
			591	448½			
Paris.....	Brantford	Chemin de fer Grand Tronc.... 49	......	......	0 8	3 92	
,, ...	Clinton............	,, ,, ... 2	......	......	0 64	1 28	
,, ...	Seaforth	,, ,, ... 4	......	......	0 55	2 20	
,, ...	Onondaga	,, ,, ... 1	......	......	......	0 16	
		56					4 50
London ..	St. Thomas	Ch. de fer London et Port Stanly 15	......	......	0 30	....	2 40
Hamilton.	Caledonia	Coche de Port Dover..............	4	4	......	....	
							360 29
			595	452½			
							6 7 5

SUPPLÉMENT général à l'état No. 3.—Indiquant les frais encourus pour le transport d'immigrants pauvres par chemin de fer, coche et charrette, à l'agence d'Hamilton, pour l'année expirée au 31 décembre 1870.

Lieu de départ.	Destination.	Route.			No. de personnes.	No. de billets.	Prix.	Montant.	Total.
							$ cts.	$ cts.	$ cts.
Hamilton.	Niagara	Chemin de fer Grand Occidental			60	37½	0 56	21 00	
,,	Clifton	,, ,,			33	24	0 45	10 80	
,,	Pont Suspendu	,, ,,			6	5½	0 44	2 42	
,,	Thorold	,, ,,			46	33	0 34	11 22	
,,	Ste. Catherine	,, ,,			129	102	0 32	32 64	
,,	Beamsville	,, ,,			2	2	0 22	0 44	
,,	Grimsby	,, ,,			17	11	0 17	1 87	
,,	Winona	,, ,,			10	10	0 12	1 20	
,,	Waterdown	,, ,,			7	3	0 4	0 12	
,,	Wellington Square	,, ,,			6	6	0 7	0 42	
,,	Bronte	,, ,,			1	1	......	0 14	
,,	Oakville	,, ,,			1	1	......	0 18	
,,	Port Credit	,, ,,			1	1	......	0 25	
,,	Toronto	,, ,,			118	92	0 40	36 80	
,,	Dundas	,, ,,			20	11	0 07	0 77	
,,	Harrisburg	,, ,,			2	2	0 20	0 40	
,,	Branchton	,, ,,			3	3	0 26	0 78	
,,	Galt	,, ,,			17	14	0 32	4 45	
,,	Preston	,, ,,			11	7	0 36	2 52	
,,	Hespeler	,, ,,			1	1	......	0 39	
,,	Guelph	,, ,,			73	59	0 47	27 73	
,,	Elora	,, ,,			1	1	......	0 60	
,,	Paris	,, ,,			309	215½	0 29	62 50	
,,	Princeton	,, ,,			5	5	0 36	1 80	
,,	Eastwood	,, ,,			1	1	......	0 44	
,,	Woodstock	,, ,,			36	28	0 48	13 44	
,,	Ingersoll	,, ,,			50	35	0 57	19 95	
,,	Dorchester	,, ,,			6	6	0 67	4 02	
,,	London	,, ,,			267	208	0 76	158 08	
,,	Strathroy	,, ,,			5	3	0 97	2 91	
,,	Watford	,, ,,			10	6	1 10	6 60	
,,	Petrolia	,, ,,			18	16	1 28	20 48	
,,	Sarnia	,, ,,			5	3	1 38	4 14	
,,	Newbury	,, ,,			9	9	1 13	10 17	
,,	Bothwell	,, ,,			1	1	......	1 17	
,,	Thamesville	,, ,,			5	3	1 26	3 78	
,,	Chatham	,, ,,			79	65	1 41	91 65	
,,	Windsor	,, ,,			186	138	1 86	256 68	
			âmes.	billets	1557	1169½			814 95
Paris	Goderich	C. F. Grand Tronc	3	2½	......	......	1 15	2 88	
,,	Onondaga	,,	1	1	......	......	......	0 16	
,,	Brantford	,,	194	127½	......	......	0 08	10 20	
,,	Mitchel	,,	1	1	......	......	......	0 44	
,,	Clinton	,,	8	6	......	......	0 64	3 84	
,,	Fort Erie	,,	1	1	......	......	......	0 82	
,,	Seaforth	,,	5	4	......	......	0 55	2 20	
,,	Dunneville	,,	13	10	......	......	......	5 08	
									25 62
London	St. Thomas	C. F. Port Stanly	39	35	......	......	0 30	....	10 50
Hamilton.	Nanticoke	Coche de Port Dover			1	1	......	2 15	
,,	Caledonia	,,			9	9	......	5 65	
,,	Simcoe	,,			1	1	....	1 75	
,,	Ancaster	Charrette			3	2	......	1 75	
,,	Quatre milles au-delà de Dundas	,,			6	3	......	1 50	
,,	Alberton, 17 milles d'Hamilton	,,			8	5	......	3 00	
									15 80
					1585	1190½			866

No. 5.

RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION A OTTAWA.

(W. J. WILLS.)

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,
OTTAWA, 5 janvier 1871.

A l'Honorable C. Dunkin,
Ministre de l'Agriculture, etc.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel accompagné des statistiques ordinaires qui, je suis heureux de le dire, indiquent une augmentation considérable dans le nombre des arrivées, comparativement à l'an dernier :—

Nationalité.	Voie du St. Laurent.				Voie des Etats-Unis.				Total.			
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.
Angleterre	388	225	335	948	50	9	18	77	438	234	353	1,025
Irlande	106	81	120	307	11	6	6	23	117	87	126	330
Ecosse	36	2	4	42	6	4	4	14	42	6	8	56
Allemagne	30	29	35	94	7	14	20	41	37	43	55	135
France	1	1	1	3	....	....	....	....	1	1	1	3
	561	338	495	1,394	74	33	48	155	635	371	543	1,549

565 immigrants, représentant 454 adultes, ont reçu des secours temporaires en billets de passage et sous d'autres formes, au montant d'environ $1 24 par adulte :—

Nationalité.	Province d'Ontario.				Province de Québec				Total.			
	Homm.	Femm.	Enfants	Total.	Homm.	Femm.	Enfants	Total.	Homm.	Femm.	Enfants	Total.
Angleterre	138	65	119	322	30	16	29	75	168	81	148	397
Irlande	28	23	46	97	7	6	10	23	35	29	56	120
Ecosse	3	4	2	9	1	1	2	4	5	4	4	13
Allemagne	8	5	8	21	3	3	5	11	11	8	13	32
France	1	1	1	3	....	....	....	....	1	1	1	3
	178	98	176	452	41	26	46	113	220	123	222	565

Voici le détail de ces dépenses :—

	Total des immigrants pauvres.	Représentant en adultes.	Salaire des agents et des interprètes.	Frais de bureau, abris, et frais de voyage.	Soins médicaux à l'hôpital.	Transport.	Provisions.	Dépenses totales.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernement fédéral	....	....	818 75	418 68	107 30	....	....	1,344 7[illegible]
Ontario	452	364	....	....	....	465 91	58 29	524 2[illegible]
Québec	113	90	....	....	....	23 81	12 65	36 4[illegible]
	565	454	818 75	418 68	107 30	489 72	70 94	1,905 3[illegible]

Les immigrants arrivés à cette agence, durant la saison, ont été répartis comme suit :—

Restés à Ottawa			496
Envoyés dans le comté de		Carleton	318
"	"	Renfrew	279
"	"	Lanark	117
"	"	Glengarry	4
"	"	Ottawa	109
"	"	Pontiac	88
Allés	à	Toronto	30
"	"	Kingston	5
"	"	Prescott	12
"	"	London	1
"	"	Belleville	37
"	"	Napanee	4
"	"	Kempville	3
Partis pour les Etats-Unis			19
Destination inconnue			27
Total des arrivées			1549

Le tableau précédent fait voir qu'il est arrivé, cette année, 797 immigrants de plus que l'an dernier, chiffre auquel il faut ajouter 175 immigrants envoyés directement de Québec à Brockville et Pakenham, en tout 1,724 personnes arrivées à cette agence durant l'année 1870, et qui se sont fixées permanemment dans le voisinage d'Ottawa; quelques immigrants se sont dirigés vers les Etats-Unis, mais en nombre tout-à-fait insignifiant.

Je suis heureux d'avoir à dire que tous ceux qui cherchaient de l'emploi en ont trouvé immédiatement.

La demande de main-d'œuvre a été beaucoup plus considérable; ce fait est dû à la construction du chemin de fer du Canada Central et au développement agricole toujours croissant de la région. Les journaliers-cultivateurs peuvent facilement avoir de $144 à $168 par année, plus leur pension, et, dans certains cas, ils reçoivent $192 par année. Durant la récolte, les journaliers-cultivateurs trouvaient facilement $1 par jour, plus leur pension, et sur le chemin de fer du Canada Central ils recevaient $1 par jour, avec pension, et $1 25 sans la nourriture.

Environ 1100 ouvriers nous sont arrivés des chantiers de navires et des arsenaux, en Angleterre ; ces hommes entièrement inaccoutumés aux travaux de la terre ne se rendent à la campagne qu'avec répugnance; quelques-uns pourtant ont suivi ce conseil, mais, en grande majorité, ils sont restés en ville où on les a employés comme aide-maçon.

D'après les observations que j'ai faites durant la saison dernière, il est très évident qu'on avait persuadé à plusieurs immigrants, avant leur départ d'Angleterre, qu'à leur arrivée ici on leur fournirait des maisons meublées pour eux et leurs familles ; on leur a également fait croire qu'ils recevraient des salaires énormes, par exemple $2.50 par jour, et ils ont été gravement désappointés en constatant que les journaliers-cultivateurs ne reçoivent point de semblables gages et qu'on ne leur fournit point de maisons meublées pour eux et leurs familles. Une vingtaine de ces ouvriers sont actuellement sans emploi, parce que le mauvais temps a fait suspendre la construction de plusieurs édifices ; on leur a offert de l'ouvrage à $1 par jour sur les canaux ; mais ils ont préféré rester en ville, dans l'espoir d'y obtenir de l'emploi temporaire.

J'ai eu de bonnes nouvelles de ceux qui sont établis dans les districts ruraux.

30 imprimeurs sont venus ici de Liverpool ; ils ont été engagés par l'agent de M. I. B. Taylor, et reçoivent de $8 à $10 par semaine.

Durant l'anné, 31 personnes se prétendant commis, et nullement habitués aux travaux manuels, ont eu de la difficulté à se procurer de l'emploi.

La demande de journaliers-cultivateurs a été considérable, et il n'en est pas venu à beaucoup près assez ; j'ai reçu un grand nombre de demandes verbales et écrite à ce sujet, mais je n'ai pu satisfaire plus d'un tiers des demandes inscrites sur mon registre.

Je suis surpris qu'il ne vienne pas au pays un plus grand nombre de ces journaliers dont on a si grand besoin ; quand il en viendrait quatre fois plus, ils trouveraient de l'emploi immédiat et de bons salaires ; avec de l'activité et de la conduite, ils se trouveraient au bout de quelques années en mesure de profiter des octrois gratuits de terre qu'offre le gouvernement d'Ontario ou d'acheter des terres en bois de bout ou partiellement défrichées.

Durant l'année, il n'est venu que 13 servantes dans le district d'Ottawa, bien que la demande pour ce genre d'émigration soit considérable et il est fort à regretter qu'on ne puisse y satisfaire entièrement ou en partie.

Je crois qu'il serait bon que je visitasse les localités du district d'Ottawa, où des immigrants se sont préalablement fixés ; je pourrais ainsi constater en personne quelle est réellement la position de ces immigrants, et cela me guiderait dans les avis que j'ai à donner aux personnes qui désirent se fixer dans la même région ; je constaterais ainsi d'une manière positive les besoins des diverses localités et la classe d'immigrants dont il est le plus besoin. Sous tous les rapports, cette visite personnelle servirait les intérêts de l'immigration, et si vous approuvez le projet, je me mets à votre disposition ; quand vous voudrez, je parcourrai le haut de l'Ottawa, y comprise la région de la Gatineau, où il y a place pour l'établissement d'un grand nombre d'immigrants, d'ici à plusieurs années.

Si vous accueillez favorablement cette recommandation, le mois de février serait le plus convenable pour faire cette visite. On devrait distribuer en abondance des circulaires et des brochures ; les anciens colons sont toujours prêts à aider les nouveaux venus, et il s'agirait de les intéresser davantage à cette cause de manière à garantir une prompte assistance aux immigrants dès leur arrivée ; ces démarches faciliteraient beaucoup nos opérations à l'avenir, et pour ces puissantes raisons, je recommande fortement ce projet à votre bienveillante considération.

Le tout respectueusement soumis.

Votre obéissant serviteur,

W. J. Wills,
Agent d'Immigration.

No. 6.

RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION A KINGSTON.

(M. R. Macpherson.)

Bureau Officiel d'immigration,
Kingston, le 29 décembre 1870.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus mon rapport annuel des opération de cette agence, d'après lequel vous verrez qu'il y a eu augmentation considérable sur l nombre d'immigrants de l'année dernière.

1er. Etat indiquant le nombre d'immigrants arrivés à l'agence de Kingston, durant le douze mois expirés au 31 décembre 1870, ainsi que leur nationalité, et le nombre de ceu qui ont reçu des provisions et des billets de passage gratuits de cette agence jusqu'à leur destinations respectives.

2me. Etat indiquant les dépenses encourues à l'agence de Kingston, à compte d l'immigration pour les deux mois expirés au 31 décembre 1870, aussi les montants payés pa les gouvernements fédéral et d'Ontario.

3me. Etat indiquant le nombre et la classification des immigrants demandés à l'agenc de Kingston durant l'année 1870.

Le nombre total des immigrants et colons venus des Etats-Unis durant l'année s'es élevé à 3,933; l'état sanitaire de ces immigrants était bon, en général, et ils ne nous ont caus aucun embarras, sauf dans quelques cas de peu d'importance.

Les journaliers-cultivateurs et les servantes sont en grande demande, et il n'en est pa venu à beaucoup près, un nombre suffisant; j'espère que l'année prochaine il y aura amélio ration à cet égard.

J'ai eu quelquefois beaucoup de peine à procurer des logements aux immigrants pauvre et il serait nécessaire de construire pour eux des bâtiments convenables.

Les dépenses encourues pour frais de transport se sont élevées à $338.12, pour provision et logements, $164.52, et pour dépenses imprévues, (loyer, chauffage, papeterie, charroi timbres-poste, télégrammes, etc.,) $88.23, salaire $800, total, $1,403,15.

Le tout respectueusement soumis.

Votre obéissant serviteur,
R. Macpherson,
Agent Intérimaire d'Immigration

J. C. Taché écr.,
Député-Ministre de l'Agriculture.

Agence de Kingston.

Etat indiquant le nombre d'immigrants arrivés à l'agence de Kingston, durant les douze mois, expirés au 31 décembre 1870, ainsi que leur nationalité et le nombre de ceux qui ont reçu des provisions et des billets de passage gratuits de cette agence jusqu'à leurs destinations respectives.

Nationalité.	Voie du St. Laurent.	Voie des Etats-Unis.	Total.	Restés dans la province d'Ontario.	Partis pour les Etats-Unis.	Nombre de ceux qui ont eu des provisions.	Nombre de ceux qui ont reçu des billets de passage gratis.
Angleterre	2,241	54	2,295	2,263	32	369	366
Irelande	47	25	72	72	....	36	51
Ecosse	94	5	99	99	....	79	54
Allemagne	57	4	61	61	....	4	5
Colons des Etats-Unis d'après les entrées faites à la douane dans les limites de cette agence	....	1,406	1,406	1,406	....	....	....
	2,439	1,494	3,933	3,901	32	488	476

Agence de Kingston.

Etat indiquant les dépenses encourues à l'agence de Kingston, à compte de l'immigration pour les douze mois expirés au 31 décembre 1870, aussi les montants payés par les gouvernements fédéral et d'Ontario.

Service.	Montant payé par le gouvernement fédéral.	Montant payé par la province d'Ontario.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Transport	....	338 12	338 12
Provisions et logements	12 82	164 52	164 52
Salaire	800 00	....	800 00
Dépenses imprévues,—loyers, chauffage, papeterie, frais de poste, charroi	88 23	12 28	100 51
	888 23	514 92	1,403 15

ETAT indiquant le nombre et la classification des immigrants demandés à l'agence de Kingsto durant l'année 1870.

Journaliers-cultivateurs.	Servantes.	Charpentiers.	Maçons et briquetiers.	Machinistes.	Forgerons.	Cordonniers.	Aide maçon.	Plâtriers.	Tanneurs et corroyeurs.	Tonneliers.	Carrossiers.	Mouleurs.	Tailleurs.
3,095	1,795	95	54	31	38	22	20	12	5	3	10	4	13

Formant un total de 8,197 personnes.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,
KINGSTON, le 31 décembre 1870.

MONSIEUR,—En envoyant mes rapports, je crois avoir omis de mentionner la valeur d effets apportés par les colons qui sont venus des Etats-Unis durant l'année, d'après les entré faites aux diverses douanes dans les limites de cette agence. Ces effets représentaient u valeur de $60,521 (soixante mille cinq cent vingt-une piastres.) J'ai oublié ce détail da mon rapport et je vous prie de l'y insérer.

Votre obéissant serviteur,
R. MACPHERSON,
Agent intérimaire d'immigration

J. C. Taché,
Député-Ministre de l'Agriculture, Ottawa.

No. 7.

RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION A HALIFAX.

(M. EDWIN CLAY).

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION, NO. 46, BEDFORD ROW,
HALIFAX, N.-E., le 28 janvier 1870.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport des opérations de cette agence pour l'année expirée au 31 décembre 1870.

Voici le nombre des immigrants venus de la Grande-Bretagne ·

Hommes	258
Femmes	101
Filles et garçons	78
Total	437

Soit cinq de moins que l'année précédente et à peu près la même classe d'immigrants. Pour donner une idée exacte de la classe des personnes qui s'établissent actuellement dans cette province, j'ai classifié les immigrants de manière à indiquer leurs métiers et professions, autant que j'ai pu les constater, et j'ai indiqué la partie de la Grande-Bretagne d'où ils viennent. Quelques-uns ont demandé et obtenu des secours pécuniaires.

J'ai réussi à trouver de bonnes positions pour quelques immigrants qui étaient complètement étrangers ici.

Plusieurs demandaient des renseignements sur leurs amis et patrons qui les avaient déjà employés en Angleterre.

Au commencement de la saison, plusieurs cultivateurs de cette province et de l'île du Prince-Edouard ont demandé des renseignements sur les avantages qu'offrent à l'immigrant les octrois gratuits de terres dans la province d'Ontario. Des cartes et des brochures envoyées à ce bureau par le commissaires de l'agriculture et des travaux publics d'Ontario, ont été distribuées de manière à répandre les renseignements autant que possible, et j'ai tout lieu de croire que, sur les renseignements, plusieurs immigrants de la province ont gagné Ontario au lieu des Etats de l'Ouest.

D'Angleterre, ainsi que de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard, on m'a adressé plusieurs demandes de renseignements sur la Rivière-Rouge et la meilleure route pour s'y rendre.

On aurait grandement besoin de quelques jardiniers, de journaliers-cultivateurs habiles et de servantes. On pourrait trouver de bonnes places pour des jeunes filles de huit à dix ans qui se formeraient ainsi en service et aux habitudes de nos meilleures familles.

Quelques femmes et enfants, parmi les immigrants qui m'ont demandé des secours, étaient tout-à-fait malades, je leur ai procuré des soins médicaux et les ai logés dans des maisons de pension au lieu de les envoyer à l'hôpital.

Ci-inclus deux états des dépenses, l'un détaillé pour 1870, l'autre indiquant les dépenses du 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1870.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur
EDWIN CLAY.

IMMIGRATION DE 1870.

Nombre total d'immigrants venus par le St. Laurent.	Nombre total venus directement par les ports du Canada.	Par les Etats-Unis.	Nombre de ceux qui se sont fixés dans le pays.	Envoyés à d'autres agences.	
	437	....	431	6	
Pays.		Hommes.	Femmes.	Enfants.	Je ne comprends pas dai ce tableau un certain non bre de Suédois qui n'oi fait que passer pour se rei dre dans l'Etat du Maine,
Anglais................	214	258	101	78	
Ecossais...............	102	....	....	....	
Irlandais..............	93	....	....	....	
Etrangers..............	28	....	....	....	
	437				

Métiers et professions des passagers d'entrepont débarqués à Halifax en 1870, autar qu'on a pu le constater.

Forgerons	3
Charpentiers	23
Drapier	1
Mécanicien	1
Cultivateurs	28
Jardiniers	4
Journaliers	54
Artisans	16
Marchands	2
Mineurs	61
Modiste	1
Missionnaires	3
Peintre	1
Porte-faix	2
Cordonnier	1
Soldats	5
Tailleur	1
Tisserand	1
Total	208

Ce qui laisse 229 immigrants, y compris les enfants, sans métier ou professions détermine

EDWIN CLAY,
Agent d'Immigratio

N.B. M. J. Outram ayant eu la direction complète du bureau, à titre d'agent adjoin jusqu'au 1er juillet 1870, les états des dépenses jusqu'à cette date sont indiqués ici tels qu tenus par lui ; je dois reconnaître ici l'obligeance aimable et le zèle dont M. Outram a fa preuve dans ce service.

A M. J. A Taché, écr.
Député-Ministre de l'Agriculture, etc., etc.

No. 8.

RAPPORT ANNUAL DE L'AGENCE DE L'IMMIGRATION DE ST. JEAN, N.-B.

(M. R. SHIVES.)

BUREAU OFFICIEL DE L'IMMIGRATION,
BUREAU DE LA DOUANE,
ST. JEAN, N.-B., 25 janvier 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport pour l'année 1870. Le nombre des immigrants a été petit cette année, mais j'ai lieu d'espérer qu'il s'augmentera la saison prochaine.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé), ROBERT SHIVES.

A J. C. Taché, écr.,
Député du Ministre de l'Agriculture, etc., etc., Ottawa.

BUREAU OFFICIEL DE L'IMMIGRATION,
ST. JEAN, N.-B., 25 janvier 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, pour l'information de l'honorable ministre de l'agriculture, un rapport des travaux de cette agence pour l'année 1870.

Le nombre des immigrants qui sont arrivés dans ce port est bien moins considérable que celui de l'année dernière ; la saison dernière, il est arrivé :—

Par steamers de Glasgow et de Liverpool..145
De Québec, *viâ* Portland et le golfe... 63
Des Etats-Unis par steamers.. 11

faisant en tout 219 ; mais à ce nombre il faut ajouter ceux qui viennent à New-York et de là dans cette province par la voie de Boston, et comme il est impossible de se procurer des données exactes, on ne peut en constater le chiffre précis depuis nombre d'années passées ; les rapports des arrivées à Castle Garden démontrent une moyenne annuelle de 150 à destination du Nouveau-Brunswick.

Les immigrants de l'année dernière ont été pris en grande partie parmi les classes agricoles, et sont actuellement établis dans la province. Les années d'auparavant, lorsque l'immigration se faisait sur une grande échelle, à proprement parler, St. Jean n'était qu'un port de débarquement, et les trois quarts, ou plus, des immigrants, partaient immédiatement pour les Etats-Unis. Ceux qui, depuis ces années dernières, émigrent dans cette province, y viennent dans le but de s'y établir.

Soit à dessein, soit par manque d'information, l'épouse d'un des employés du chemin de fer de l'Amérique du Nord, et ses deux enfants, se sont vus exposés à de grandes misères et à de graves inconvénients. Ils sont arrivés à New-York sur le steamer "Ætna," d'où ils sont arrivés à Québec, *par* Portland, et de là à St. Jean par la voie du golfe du St. Laurent. Il arrive fréquemment des cas de ce genre, ce qui entraîne de plus fortes dépenses, la perte de temps et beaucoup d'inconvénients.

Malgré les avantages qu'offre la province, le nombre des immigrants est peu considérable. Le gouvernement a publié dernièrement un ouvrage intitulé, " Faits pour l'information de ceux qui se proposent d'immigrer " qui a été distribuer dans la mère-patrie ; et il faut espérer que par ce moyen, et l'insertion dans les journaux de lettres descriptives des ressources du pays, cette partie de la Puissance ne saura qu'être mieux connue. Le sol est bon ; les terres non-concédées par le gouvernement y abondent. Elles s'acquièrent presque gratuitement, le coût de 100 acres n'étant que de $20, ou le colon peut obtenir cette quantité de terres sans

argent, en faisant sur le chemin qui avoisine son lot des travaux annuels au montant de $1(durant une période de trois ans, époque à laquelle le gouvernement lui en fait passer acte et : lui et à ses héritiers.

Les établissements nouveaux fournissent d'abondantes preuves de prospérité, et ce fai devrait induire non seulement les étrangers, mais aussi ceux qui, parmi nous, comme journaliers surtout lorsque l'ouvrage manque, éprouvent de la difficulté à se procurer une honnêt existence, à s'établir sur les terres du gouvernement.

J'ai envoyé à un grand nombre de personnes de la mère-patrie qui demandaient de renseignements sur les ressources de la province, des réponses que, j'ai lieu de le croire, l'o trouvera satisfaisantes.

Durant l'année, on a su placer tant, à la ville qu'à la campagne, au delà de 100 personnes partie cultivateurs, partie ouvriers.

La main d'œuvre, pour la culture des terres est cependant bien au-dessous de la demande et l'a été depuis bien des années. Les prix obtenus pour les produits agricoles, et la prospé rité générale de ceux qui se consacrent à l'agriculture offrent la garantie que l'on peut fourni de l'occupation à un grand nombre de personnes à des conditions avantageuses.

Les servantes, les laitières, les hommes et les jeunes gens au-dessus de quatorze ans, n pourront manquer d'améliorer leur condition. La sobriété et l'industrie garantissen invariablement une existence comfortable et fréquemment l'indépendance.

Quarante orphelines, amenées par Mlle Rye, ont été placées avantageusement Elles sont arrivées à Québec par le steamer "Peruvian" et se sont rendues ensuit par le Grand Tronc à Portland et de là par bateau à St. Jean. Le nombre n'en a pas ét suffisant pour la demande. Le gouvernement local a payé leurs trajets et les frais d'entretien

Le Nouveau-Brunswick comprend une superficie de 17,347,360 acres. On en a cédé o loué 7,584,497, laissant vacants 9,726,863 arpents. Jusqu'à présent on a arpenté et divis en lots de 100 acres, 231,162 qui sont prêts à l'établissement. La portion ainsi divisée compren des districts dans plusieurs comtés, et offrent un accès facile ; le sol est très propre l'agriculture.

Les dépenses de cette agence, pour les six mois, depuis le 1er juillet 1870, jusqu'au 3 décembre, sont les suivantes :

Loyer de bateaux	$ 01 00	
Livres par l'express	0 70	
Messager	25 00	
Impressions, papeterie, etc.	21 89	
Frais de port et timbres	8 50	
Vitres, 70 cts. ; tuyaux, etc., $1.37	2 07	
Journaux	5 50	
Almanach des adresses, provinces maritimes	3 00	
Nettoyage du bureau, $1.00 ; Annuaire, 25 cts	25 1	
		$ 68 91
Traitement pour six mois		414 06

GOUVERNEMENT LOCAL.

Transport de 40 immigrants de Québec	195 50	
Provisions, etc	85 52	
Ameublement, lits, etc	291 97	
		572 99
		$1,055 96

IMMIGRATION POUR 1870.

Nombre total des immigrants par la voie du St. Laurent.	Nombre total des immigrants venant directement par les ports de la Puissance.	Nombre total des immigrants par les ports des Etats-Unis.	Nombre resté dans les limites de l'agence.	Nombre expédié a d'autres agences dans le but d'établissement.	Remarque.
63	208	11	219	Aucun.	Il n'y a qu'une seule autre agence, celle de Miramichi. Il y en a un grand nombre par la voie des Etats-Unis, mais je ne puis répondre que de 11.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

ROBERT SHIVES,
Agent d'Immigration.

. C. Taché, écr.,
Député du Ministre de l'Agriculture, etc., etc., Ottawa.

No. 9.

RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT DE L'IMMIGRATION, CHATHAM, MIRAMICHI, NOUVEAU-BRUNSWICK.

(J. G. G. LAYTON.)

CHATHAM, MIRAMICHI,
16 février 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un rapport sur l'immigration à cette agence pour l'année 1870. Je dois faire observer que le nombre total dont j'ai eu connaissance n'est que de trente-et-un. Il en est venu dans ce district grand nombre d'autres qui n'ayant ni besoin d'aide ni de renseignements ne se sont pas adressés à moi. Il est aussi arrivé grand nombre de jeunes personnes qui avaient auparavant quitté le district pour les Etats-Unis, mais comme elles ne se sont pas adressées à moi ni pour de l'aide ni pour des renseignements, je ne puis en préciser le nombre, quoique je sache qu'il a été considérable.

Je dois mentionner que cette partie de la province offre maintenant à l'immigrant des avantages tout-à-fait spéciaux. Des travaux publics considérables sont en voie de construction; la main-d'œuvre n'a jamais été, à cette saison de l'année, plus recherchée ni mieux payée. La demande sera plus grande encore à l'ouverture de la navigation. Les gages seront alors très probablement de $1 25 à $2 par jour. Les carriers et tailleurs de pierre ont de $2 à $3 par jour, et les ouvriers de toute classe sont bien recherchés.

Je ne craindrais pas d'émettre l'opinion que, vu le prix élevé actuel du labeur ordinaire, à l'ouverture de la navigation, lorsque les nombreux moulins seront en opération, les navires arriveront par vingtaines, et que les cultivateurs auront commencé leurs travaux, si la demande n'est pas satisfaite par une immigration, ces divers intérêts souffriront considérablement. On n'a pas lieu de craindre qu'une augmentation de mains fasse diminuer d'une manière sensible le taux des gages, car il n'y en a que peu, dans ce district, qui demeurent longtemps dans la position de journaliers.

Je dois faire rapport qu'il est arrivé cette année un navire portant des immigrants irlandais, que le capitaine a négligé de faire rapport à la douane, mais qu'il l'a fait après que j'ai eu menacé de le poursuivre.

Je dois faire rapport de plus que conformément aux instructions verbales que j'ai eu l'honneur de recevoir de vous à Ottawa, j'ai nommé William Wilkinson, écr., comme sous-agent, pendant que je suis employé comme officier du recensement, et j'espère que vous agréerez cette nomination.

J'ai l'honneur d'être votre obéissant serviteur,

J. G. G. LAYTON,
Agent d'Immigration.

A l'honorable Ministre de l'Agriculture, Ottawa.

AGENCE D'IMMIGRATION,
CHATHAM, MIRAMICHI.

IMMIGRATION DE 1870.

Nombre total par le St. Laurent.	Nombre total par les ports de la Puissance.	Nombre total par les Etats-Unis.	Nombre resté dans les limites de l'agence.	Nombre parti pour d'autres agences.	Remarques.
Neuf.	Trente-et-un.	On ne peut considérer comme tels que des natifs qui ont immigré et qui sont revenus s'établir.	Vingt et-un.	Neuf sont allés à St. Jean.	

J. G. G. LAYTON,
Agent d'Immigration.

No. 10.

AGENCES EUROPEENNES.

RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT DE L'IMMIGRATION A LONDRES.

(M. WM. DIXON.)

BUREAU OFFICIEL DE L'IMMIGRATION,
11, RUE ADAM, ADELPHI, W. C.,
LONDRES, 28 janvier 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un rapport des travaux de cette agence pour l'année 1870, que j'espère vous le trouverez satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WM. DIXON,
Agent d'Immigration du Gouvernement Canadien.

A l'honorable Ministre de l'Agriculture, Ottawa.

BUREAU DE L'IMMIGRATION DU GOUVERNEMENT CANADIEN,
11, RUE ADAM, ADELPHI, LONDRES,
31 décembre 1870.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant des travaux de mon agence pour 1870, accompagné de quelques remarques sur l'immigration en général.

La main-d'œuvre a paru être moins lucrative dans le Royaume-Uni que l'année précédente. Les membres des deux chambres du parlement ont manifesté beaucoup d'anxiété pour soulager par l'immigration une population surabondante. On a formé des sociétés et clubs, non seulement dans la Métropole, mais dans les provinces, pour discuter les pénibles circonstances où se trouvent placée nombre de famille industrieuses par le manque d'ouvrage pour obtenir des renseignements fiables sur le besoin de la main-d'œuvre dans les colonies, et pour adopter des moyens de venir en aide à ceux qui, dans des circonstances sur lesquelles ils n'ont eu aucun contrôle, ont été dans l'impossibilité d'aller là où, par un travail honnête, ils auraient pu subvenir à leurs familles.

La société qui a eu le plus grand appui du public a été "The British and Colonial Emigration Fund" composée de nobles et de gentilshomme dont la position leur garantissait une confiance illimitée, parmi les quels vous distinguerez des personnes dont les noms sont toujours au premier rang lorsqu'il s'agit de bonnes œuvres.

La société a tenu ses assemblées dans le "Mansion House," comme l'année précédente, et elles furent présidées par le très-honorable Robert Besley, lord maire de Londres, l'ex-lord-maire, échevin, Sir James C. Lawrence, Bart, qui a occupé la même position en 1869, ayant consenti d'accepter la charge de vice-président.

Les noms suivants sont ceux des membres du comité :—

A. C. Barclay écr., M.P.,
F. A. Bevan, écr.,
Rév. Cannon Brown,
Sir T. Fowell Buxton, Bart.,
Henry Buxton, écr.,
L'honorable R. Capel,
Philip Cazenove, écr.,
Lord A. Churchill,
R. H. Currie, écr.,
C. D. Fox, écr.,
A. Green, écr.,
Sir George Grey, K. C. B.,
Colonel Henderson, C. B.,
H. Ringscote, écr.,
Rév. J. Kitto,
Général Lefroy, C. B.,
A. McArthur, écr.,
Lord Northbrook,
H. W. Prescott, écr.,
C. H. A'Court Repington, écr.,
A. de Rothschild, écr.,
Rév. S. Ruddick,
Lord Cosmo Russell,
J. D. A. Samuda, écr., M.P.,
A. Scott, écr.,
Earl Shaftesbury,
W. H. Smith, M. P.,
R. R. Torrens, écr., M. P.,
Le Marquis de Westminster,
C. H. Wigram, écr.,

TRÉSORIERS :

L'honorable A. Kinnaird,
Sir David Salomons, Bart.,

L'HON. SECRÉTAIRE :

J. Standish Haly, écuier.

Le mode de procéder de la société a été analogue à celui de 1869. Quand la société a commencé ses travaux, j'étais stationné à Wolverhampton ; et je n'ai, par conséquent, qu'une idée imparfaite de ses premières démarches. En bien des cas on a choisi les immigrants parmi ceux qui étaient entièrement dépourvus de moyens, quelques uns ont été pris dans des maisons de charité. Lors de leur arrivée et distribution dans le Canada, on a éprouvé, comme devaient s'y attendre ceux qui connaissaient les circonstances, de la difficulté à établir ces immigrants et à satisfaire à leurs exigences. Des plaintes graves de leur conduite désordonnée et dissolue ont été faites, non-seulement par les agents de l'immigration, mais encore par le président de la société St. Georges, de Toronto, qui a envoyé au département une réclamation de £30, qu'il disait avoir fournis à ces pauvres gens, qu'il affirmait de plus avoir été induits à immigrer par la conduite peu judicieuse de vos agents, quoiqu'il n'ait pas cru nécessaire de s'assurer qu'il faisait là une assertion entièrement dénuée de fondement.

Sur l'explication que j'ai donnée au comité de l'immigration, du mécontentement qui existait au Canada à propos de l'envoi de ces personnes dépourvues de moyens, on est convenu d'adopter un autre système pour l'avenir, et la société a résolu de ne fournir désormais de l'aide qu'à ceux qui seraient disposés à s'aider eux-mêmes, chaque adulte par famille étant obligé de contribuer £3, pour faire face aux frais de son passage et de son équipement, et l'on à inauguré avec soins un système de surveillance. On a fourni à chaque requérant une formule imprimée, sur laquelle il doit inscrire son nom, son occupation, le lieu de sa résidence, le nom de son dernier bourgeois, depuis combien de temps il est sans emploi, et autres détails et certificats de bonne conduite. Après s'être conformé avec tous les membres de sa famille, à ces règlements, et doit se présenter aux bureaux de la société devant un comité spécial auquel j'ai généralement assisté. Chaque cas particulier fut pesé avec soin, et l'on expliqua aux requérants quelles étaient les perspectives et le succès sur lesquels ils pouvaient compter, en Canada. Ceux qui n'ont pas passé un examen satisfaisant ont été immédiatement biffés de la liste, et l'on a pris toutes les précautions que pouvait suggérer la prudence pour ne choisir que ceux à qui la vie coloniale pouvait convenir. Les hommes non-mariés devaient payer £6, pour leur passage et équipement, et dans chaque cas l'immigrant devait passer un engagement par écrit qu'il rembourserait à la société le montant total avancé pour son bénéfice, dans trois ans de son arrivée.

Le monbre total de ceux qui ont reçu de l'aide de la société pour immigrer au Canada, 1870, a été de 5,089, comme plus bas, indiqué, par les steamers :—

Medway,	pour	Londres,	Avril 14	...	508 âmes.
Ganges,	"	"	" 27	...	747 "
Tweed,	"	"	" 28	...	480 "
Nestorian,	"	Liverpool,	" 28	...	49 "
Scandinavian,	"	"	Mai 5	...	106 "
Avon	"	Londres,	" 12	...	468 "
Morovian,	"	Liverpool,	" 19	...	150 "
Austrian,	"	"	" 26	...	271 "
Prussian,	"	"	Juin 2	...	63 "
Nestorian,	"	"	" 9	...	15 "
Medway,	"	Londres,	" 11	...	561 "
Ganges,	"	"	" 25	...	702 "
Tweed,	"	"	" 25	...	480 "
Atlas,	"	"	Juillet 9	...	247 "
St. David,	"	Glasgow,	" 12	...	32 "
Avon	"	Londres,	" 21	...	152 "
Scandinavian	"	Liverpool,	" 28	...	9 "
Medway,	"	Londres,	Août 4	...	19 "

Pour faire face aux dépenses nécessairement encourues pour fournir une aide aussi considérable à l'immigration, le comité à reçu la somme de £23,500, dont £9,000 par souscription publique, £2,500 par la société d'immigration de Kelsall, et environ £12,000 par des sociétés locales d'immigration, les immigrants eux-mêmes, ou par leurs amis, pour aider à payer leurs passages. Aux fonds de la souscription publique, £2,000 ont été fournis par le "comité de secours des manufacturiers." (The Manufacturer's Relief Committee;) £1,000 par le Très Honorable G. J. Goschen, M.P. ; £1,000 par messieurs Frühling et Goschen ; £500 par M. W. H. Peck, M.P. ; £250 par M. S. Morley, M.P., avec des sommes considérables d'un grand nombre de banquiers, marchands, et autres messieurs et dames. On a expédié à l'agent en chef à Québec une somme égale à dix chelins par tête, pour l'usage des immigrants à leur arrivée.

L'honorable secrétaire, M. Standish Haly, s'est montré infatigable dans ses efforts, et il a fait tout en son pouvoir pour se rendre à mes désirs en toute occasion.

On a établi des sociérés d'immigration à Torquay, Poplar, Clerkenwell, Southwark, Woolwich, Reigate, et Redhill, Blackheath, Greenwich, Brighton, Deptford, Westminster, St. John's, St. Olive's, Notting Hill, St. Saviour's, Lambeth, Sydenham, Richmond, Teddington, et à d'autres endroits. Plusieurs de ces organisations ont travaillé de concert avec le comité d'immigration britannique et coloniale, faisant transporter par cette société ses divers membres aussitôt qu'ils étaient prêts à embarquer.

De ces organisations, les principales qui ont fonctionné durant la saison, ont été "The East and Emigration Clubs, de Poplar, et "The Royal Canadian Emigration Club, de Clerkenwill." La première de ces sociétés est sous la direction d'un comité composé des messieurs suivants :—M. Blott, M. Currie, le Rév. J. Kitto, M. Scrutton, M. Wigram et M. Young. On a apporté le plus grand dans le choix des familles, au nombre de 1,240 âmes. J'ai assisté aux assemblées de ces immigrants à Poplar, et les ai accompagnés jusqu'à Gravesend ; c'était sous tous les rapports une réunion de belles personnes.

La société royale d'immigration canadienne est sous la direction du Rév. A. Styleman Herring, ministre de l'Eglise St. Paul, à Clerkenwell; les assemblées auxquelles j'ai assisté ont été tenues dans la maison d'école paroissiale, Allan-street, Goswell Road. Dans ses relations avec la société, les membres et leurs familles, M. Herring a insisté particulièrement sur les principes de la tempérance. Le nombre total de ceux qui ont reçu de M. Herring durant l'année de l'aide pour immigrer a été au de-là de 1,200 âmes, dont la moitié environ se sont embarqués à Liverpool en ligne directe pour Québec, en vertu d'un arrangement qu'il a fait avec les agents des steamers, tandis que les autres se sont trouvés compris parmi le nombre qui été expédie par le comité britannique et colonial d'immigration.

Sentant la grave responsabilité d'avoir coopéré à l'éloignement du sol natal d'un si grand nombre d'âmes, M. Herring a formé la résolution de visiter Québec, pour voir par lui-même au bien-être de son peuple. Après une absence de trois mois, il est retourné à Londres, bien satisfait de la condition de ses protégés, et avec la détermination de favoriser à l'avenir la cause de l'immigration autant qu'il pourrait le faire.

La direction de l' "Est End Family Emigration Fund" a été laissée au comite suivant:—

La comtesse de Ducie,
La comtesse de Grey,
La comtesse de Denbigh,
Lady Fielding,
Lady Charteris,
L'honorable Mme Hobart,
L'honorable Elizabeth Waldegrave,
L'honorable Mme Kinnaird.
Lady Burrell,
Charles, Hogg, écr.
Thomas Hughes,
Lachlin Rate, écr.,
Rév. S. Bardsley,
Rév. J. Trevitt,
Rév. J. Richardson.
Rév. T. Barnes.

TRÉSORIER:

L'honorable F. Hobart.

Cette association s'est mise à l'œuvre durant l'été de 1868, et a expédié à Québec 17 familles au nombre de 84 âmes. Les nouvelles que l'on a reçues de ses immigrants ont été si satisfaisantes que l'on a résolu de pousser l'entreprise sur une plus grande échelle. Grâce aux efforts extraordinaires de l'honorable M. Hobart, qui a agi comme secrétaire, et de certaines dames, 1035 ont émigré durant la saison de 1869, entraînant une dépense de £6,059 2s. 10d. Comme le progrès qu'on fait ces immigrants a bien répondu à l'attente du comité, on a résolu de continuer l'entreprise, et lon a tenu une assemblée chez l'honorable Arthur Kinnaird pour aviser aux mesures nécesaires pour venir en aide à un plus grand nombre d'immigrants. L'assemblée a eu pour résultat d'obtenir de sources privées et du public par l'intermédiaire de la presse la somme de £5,344 2s. 1d., de sorte que l'on a envoyé le nombre complet de 1012 âmes au Canada durant la saison de 1870.

Les immigrants qui, sans distinction de croyance ont été choisis à l'Isle-aux-Chiens, à Poplar, Limehouse, Bow, Stepney, Bethnal Green, Mile End, Whitechapel, St. George de l'Est, St. Luke, Clerkenwell, Shadwell et Spitalfields par le clergé et autres personnes qui les connaissaient, étaient des gens qui, quoique jouissant d'une bonne réputation et bien disposés à travailler, n'ont pas pu se procurer dans ce pays de l'emploi pour faire vivre leurs familles. Leur pauvreté a été telle que le comité s'est vu contraint de payer non-seulement leur passage et équippement, mais dans bien des cas de retirer leurs hardes et outils d'entre les mains de prêteurs sur gages. On a envoyé à l'agent du comité à Québec une somme égale à 10 chelins par tête pour leur être distribuée à leur arrivée.

Les immigrants ont été pourvus de bibles par la société pour la propagation de la doctrine chrétienne, et d'autres livres intéressants, par la "Religious Tract Society" ce qu'ils ont paru accepter avec beaucoup de plaisir. On a aussi fourni une quantité illimitée de jouets pour amuser les enfants durant le trajet.

"The National Emigration League" a été formée par l'union de l'Aide de l'Immigration Nationale et la société des "Workman's Emigration," un comité étant composé des messieurs suivants sous la présidence de

Sa Grâce le Duc de Manchester.

Le Rév. J. Aston,
M. E. Bowring, M. P.,
M. Thomas Brassey, M. P.,
M. Thos. Brassey, sr.,
M. Henry Brassey, M. P.,
M. T. Chambers, M. P.,
M. W. Charley, M. P.,
Colonel Clarke, R.E.,
M. Eastwick, M.P.,
L'hon. C. Fitzwilliam, M. P.,
M. Fowler, M. P.,
Sir George Grey, K.C.B.,
M. Wm. Gladstone, M. P.,
Lord G. Hamilton, M. P.,
M. W. T. M. Torrens, M. P.,
Sir D. Wolf, K.C.M.G.,

Sir J. Bowring, F.R.S.,
M. J. Holms, M. D.,
Sir J. C. Lawrence, Bart.,
M. Alderman Lusk, M. P.,
Sir F. Lycett,
M. Chas. McGarrell,
M. Wm. McArthur, M.P.,
M. H. Marsh,
Sir D. Cooper, Bart.,
Sir W. Dennison, K.C.B.,
Col. Maude, C.B., V.C.,
M. S. Morley, M. P.,
Sir C. Nicholson, Bart.,
M. Chas. Reed, M. P.,
Rév. W. Rogers,
D. Richardson, F.R.S.,
M. R. R. Torrens, M,P.,
M. E. Wilson,
M. Edward Jenkins,
Sir E. Halse, Bart.

SECRÉTAIRE HONORAIRE :

M. E. Jenkins.

La société avait pour but :

1o. D'engager, par l'entremise de diverses agences, le gouvernement impérial à considére la nécessité d'établir un système d'immigration nationale, de concert avec les gouvernement des colonies.

2o. D'encourager l'immigration des ces districts de la métropole et des provinces où l misère abonde, faute d'ouvrage.

3o. De s'assurer de fonds pour faire des avances aux individus et aux familles qui veulen immigrer, pour leur passage et approvisionnements.

4o. De fournir avis et informations à ceux qui se proposaient d'immigrer, ainsi qu' d'autres, et de prendre des arrangements pour leur passage et leur assurer un accueil conv nable dans les colonies.

On se mit de suite activement à l'œuvre pour placer la question de l'immigration sous l yeux des autorités et du public, comme moyen de soulager la misère causée par un surcroi de population et une stagnation partielle du commerce. Il s'est tenu des assemblées publique importantes, non-seulement dans la métropole, mais aussi dans les grande villes des provinces

Le 3 février, une députation influente s'est rendue auprès du premier ministre pour fair soumettre au gouvernement le mémorial suivant, soumettant respectueusement que :

" 1o. Il existe une grande et croissante dépression dans la condition des classes indus trielles et autres de ce pays.

" 2o. Cette dépression est due, principalement, à un surcroit de population qui ne peu obtenir de l'emploi, et se multiplie de plus en plus chaque année.

" 3o. Le nombre de personnes capables qui ne peuvent pas se procurer de l'emploi dan le pays n'est pas l'unique mal que l'on observe dans la condition des classes industrielles e autres. Le nombre de ceux qui sont actuellement employés à l'ouvrage dans le Royaume-Un est plus que suffisant dans les circonstances favorables.

" 4o. La croissance annuelle de la population dans le Royaume-Uni dépasse proportion nellement l'émigration de 240,000, et outre les considérations soumises par vos pétitionnaires il leur paraît être du devoir du gouvernement de prendre des mesures pour prévenir l'aggra vation inévitable de ce mal social qui n'offre déjà que trop de dangers.

" 5o. Sans mépriser les autres remèdes pour le mal en question, vos pétionnaires insisten fortement sur la nécessité qu'il y a d'y adjoindre un système d'immigration sur une vast échelle, sous les auspices du gouvernement.

" 6o. Cette question donne lieu à deux considérations, sur chacune desquelles vos pétition naires désirent attirer votre attention. La première aurait pour but de procurer incontinent ceux qui, faute d'emploi, se trouvent actuellement dans la misère, les moyens de les aider émigrer aux colonies qui peuvent leur fournir de l'ouvrage dès le moment de leur arrivée D'après les renseignements obtenus par vos pétitionnaires, le Canada, ainsi que d'autres colonies offrent ces facilités. Au nom de ces infortunés, par conséquent, vos pétitionnaires implorent l gouvernement de venir sans délai à leur secours, d'autant plus que malgré les nobles efforts e les grands sacrifices privés que l'on a faits durant les deux dernières années on n'en a p diminuer le nombre que de quelques milliers. La seconde considération serait d'encourage l'agriculture et de développer les autres sources de revenu dans le but d'en faire sentir les avan

tages au commerce et à la prospérité générale, tant en Angleterre que dans les autres parties de l'empire.

" 7o. Tout en insistant auprès du gouvernemant sur la nécessité de donner sans délaî, l'aide nécessaire pour mettre le travail à compétition, dans les parties des colonies où la demande n'est pas suffisante, vos pétitionnaires attirent d'une manière toute spéciale votre attention sur cette seconde considération qui est d'une bien plus haute importance. Ils sont convaincus que rien ne saurait plus contribuer à soulager le peuple, d'une manière durable, à étendre à l'avenir le commerce et à augmenter le nombre des manufactures de ce pays, à aider au progrès des colonies et à les attacher de plus en plus à l'empire, que d'établir sur une grande échelle, ceux de notre population qui n'ont pas d'emploi sur les terres qui sont encore incultes.

" 8o. Une immigration analogue ayant l'appui du gouvernement, agissant de concert avec les autorités coloniales, ne serait plus sujette à l'objection que l'on envoie comme " fardeau" aux colonies les mendiants et ceux qui sont dépourvus de moyens, mettrait les colonies elles-mêmes en état de pouvoir recevoir un plus grand nombre d'immigrants, fournirait pour le moment le remède le plus général, naturel et efficace au manque de demande pour la main-d'œuvre qui existe à présent dans les îles britanniques, et aurait l'avantage d'étendre l'horizon d'un travail lucratif.

" 9o. Vos pétitionnaires sont en état de fournir des preuves que l'on a tout lieu d'espérer que ceux que l'on aurait ainsi établis, pourraient rembourser avec intérêt les sommes avancées, si le gouvernement se décidait à créer un fonds d'aide pour les immigrants, pour les mettre à même de faire l'acquision de terres au moyen d'emprunts, et que l'on parviendrait à établir un système d'immigration qui définitivement ne coûterait rien au pays. Ils désirent aussi attirer votre attention sur le fait que l'on pourrait faire au système d'emprun, l'objection que des immigrants, possédant eux-mêmes des moyens, se prévaudraient de l'aide impériale, en tant qu'ils auraient tous un intérêt évident à se libérer eux-mêmes de leurs dettes, et d'éteindre les obligations sur leurs propriétés le plus tôt possible. L'on trouve des précédents où le gouvernement est venu en aide à certaines classes des sujets de Sa Majesté, dans les emprunts faits pour le drainage et l'amélioration des terres incultes en Angleterre et en Irlande, pour des quais et havres, pour des chemins de fer aux Indes, l'octroi durant la famine en Irlande et l'aide accordée à l'immigration des Indes à Burmah.

" 10o. Vos pétitionnaires ne croient pas qu'il soit nécessaire de faire observer au gouvernement, que l'un des plus grands bienfaits que l'on pourrait conférer aux peuples de ces régions, ce serait, autant que possible, d'encourager le développement des matières premières qui sont la source principale de notre industrie et de notre subsistance. Il est évident que l'on peut en multiplier la production à l'infini, dans les colonies et possessions de cet empire, et que tout ce qui est nécessaire pour atteindre cette fin, c'est d'établir des colons sur notre sol.

" 11o. Vos pétitionnaires sont profondément convaincus que l'on peut promouvoir de plus en plus les intérêts généraux du pays, en dirigeant sur une grande échelle l'immigration de ces îles vers les terres incultes de l'empire britannique. De plus, quant à l'intégrité de l'empire à laquelle aucun gouvernement ne saurait être indifférent, vos requérants déclarent spécialement qu'une immigration sur une grande échelle, guidée par la main du gouvernement tendrait à resserrer davantage les liens qui unissent les colonies à l'empire, et garantirait à cette nation la reconnaissance et la loyauté durables, non seulement de ceux qui en auront retiré un avantage immédiat, mais aussi celle des colonies auxquelles on les aurait envoyés.

En présentant la députation à M. Gladstone, Sa Grâce le Duc de Manchester, dans un discours très habile, a fait observer, que pour surcharger les colonies, il leur faudrait une population bien plus considérable que celle qu'elles possèdent maintenant, que les habitants des colonies emploient les fabrications d'Angleterre à raison de £6 par tête, tandis que d'autres ne les consomment qu'à raison de quelques chelins par tête ; qu'au moyen de l'immigration on pourrait mettre un grand nombre, qui sont maintenant presque totalement dépourvus de moyens, dans une position à pouvoir employer une quantité considérable des fabrications de la mère-patrie. Il lui a semblé ausssi que c'était un devoir tant chrétien, que de l'intérêt politique du pays, que de donner de l'encouragement à l'immigration dans l'état actuel des affaires. Après les remarques d'autres Messieurs, M. Gladstone a dit, que la proposition recevrait l'attention respectueuse de ses collègues ; et la députation s'est retirée.

Il s'est élevé subséquemment un débat animé. à la chambre des communes, sur l'utilit d'envoyer les désœuvrés aux colonies aux frais du public. Le gouvernement s'est fortemen opposé à la motion qui a été rejetée, sur division, par une forte majorité.

L'association d'immigration nationale a su, par divers moyens, aider à environ trois cent personnes à émigrer au Canada cette année.

Au commencement de la saison, le gouvernement s'étant décidé d'envoyer au Canada des bâtiments de transport pour le retrait des troupes, les lords de l'amirauté, conformémen à la ligne de conduite adoptée l'année dernière, ont permis qu'on s'en servît pour transporte au Canada ceux qui n'avaient pas d'emploi dans les arsenaux et autres, à condition que le dépenses pour provisions et autres seraient payées d'autres sources. Le nombre de ceux ains transportés en Canada a été dans le vaisseau de Sa Majesté le "Tamar" 462 âmes, et dan le "Crocodile" 928 âmes ; parmi ces derniers on comptait 22 pensionnaires et leurs familles

Le montant requis pour les provisions, les frais de débarquement, etc., a été de £2 pa adulte, qui a été contribué par les passagers eux mêmes, ou par des sociétés de charité. U grand nombre d'entr'eux venaient des environs de Deptford, et les navires qui les transportaien sont partis de Portsmouth le 1er et le 8 de juin.

Mlle Macpherson, du "Revival Refuge and Home of Industry, Spitalfields," dont l nom est bien connu pour ces œuvres de charité, dans les arrondissements pauvres de l'Est d Londres, a fait des arrangements pour aller en Canada, avec environ 100 jeunes garçons de 13 à 17 ans, qu'elle avait recueillis dans les rues, dans la dernière des misères. Aprè quelques mois de travail et de soin pour les habituer aux idées de l'obéissance et de l'industrie elle est partie avec eux pour Québec ; ils étaient bien pourvus de hardes et autres effets néces saires ; à son arrivée elle n'a pas éprouvé de difficultés à les placer, et comme preuve de so succès, elle a prié sur le champ un assistant à Londres, de la suivre avec 66 garçons ; dans l'intervalle elle à su se procurer dans la ville de Belleville un asile capable de contenir 200 personnes, les frais et taxes devant être payés par la ville et le conseil de comté.

A son retour en Angleterre, elle a organisé et accompagné un autre convoi d'émigré à l'asile de Belleville, parmi lesquels se trouvaient quelques jeunes veuves qui furent laissées sans moyens avec leurs enfants. Le nombre total de ceux qui ont reçu de cette dame de l'aide pour émigrer durant la saison, a été de 350. L'asile de Belleville est sous la direction d'un surintendant d'Angleterre, qui ne manque pas de surveiller avec attention les jeunes gens qui ont eu de l'emploi.

Ses rapports sont généralement satisfaisants ; dans certains cas extrêmement satisfaisants. On a vu déjà l'un de ces jeunes gens envoyer £20, pour payer les frais de son passage et pour aider à ses pauvres parents à venir le rejoindre. Je dois faire observer en même temps que quatre ou cinq d'entr'eux ont trouvé moyen de s'en retourner à Londres. Madlle Macpherson est actuellement à l'œuvre pour se procurer des moyens pour l'émigration de l'année prochaine, et se propose d'étendre la sphère de ses opérations à d'autres villes anglaises et écossaises.

Le 4 mai dernier, M. W. Williams, de l'asile des garçons, Great Queen street, a envoyé de la métairie de la société à Rislay, 65 jeunes garçons robustes et de bonne apparence, chacun d'eux bien pourvu de hardes pour la semaine et le dimanche. Ils étaient à destination de Hamilton et de Paris, sous la direction des messieurs qui ont bien voulu se charger de les accueillir et établir. Il en est arrivé 17 autres au milieu de juin.

"The Ragged School Union," sous le patronage du Duc Shaftesbury, a, le 19 mai, envoyé par le vapeur "Moravian," un nombre d'émigrés, comprenant 12 filles et 20 garçons, dont l'âge moyen était de 15 ans. On a apporté beaucoup de soin à les choisir, et ils ont été abondamment pourvus de hardes. On les a expédiés à un monsieur de Hamilton, pour les placer.

Le Révérend père Nugent, chapelain de la prison catholique à Liverpool, a conduit au Canada un petit nombre de garçons dont il connaissaient bien les antécédents. Il a pu sans difficulté leur procurer de l'emploi et de les placer convenablement.

Un nombre considérable d'artisans et de journaliers, ainsi que leurs familles, ont émigré de l'Isle de Wight, aux frais seuls de la Très-Honorable Lady Waterton.

Huit autres fermiers ont pu émigrer par l'aide du vicaire Tetworth. D'autres membres du clergé se sont occupés énergiquement de l'émigration ; mais il serait peut être fastidieux d'en donner le détail.

Au commencement de l'année 1869, Mademoiselle Maria S. Rye occupée à promouvoir l'émigration des femmes, a fait au public un appel éloquent, par la voie des journaux, pour obtenir les moyens de transporter au Canada des petites vagabondes de Londres et des autres grandes villes, âgées de 5 à 10 ans, qu'elle désignait sous le nom de (enfants de la rue) "gutter children." Son appel a réussi admirablement et elle a obtenu un montant d'argent considérable. Je me suis opposé fortement à ce projet, sous l'impression que ce serait préjudiciable à nos intérêts et un mauvais précédent, et j'ai fait observer que nos lois concernant les émigrants en empêcheraient le débarquement ; mais comme Mademoiselle Rye n'a voulu prêter aucune attention à mes observations, j'ai cru de mon de voir de faire signifier aux agents des steamers un protêt légal, les informant qu'on les tiendrait responsables d'une infraction à nos lois, s'ils persistaient dans leur intention projetée de conduire au Canada ces petites misérables. Je crois que mes protêts ont eu un certain effet, car j'ai trouvé que les enfants qui ont été envoyés au mois d'octobre ont été d'une classe un peu supérieure, et que l'on ne les avait pas ramassés dans la rue comme l'appel de Mademoiselle Rye semblait l'indiquer. Des 92 hommes qui composaient le premier convoi, je suis informé qu'il y en avait 30 de Londres, 5 de Brighton, 7 de Wolverhampton, et 50 des écoles industrielles de Kirkdale, près de Londres. Tous ceux qui venaient de Kirkdale avaient 12 ans, mais des 22 qui venaient de Londres, il y en avait qui n'avaient pas encore atteint cet âge.

Durant l'année 1870, j'ai reçu pour être distribués, des autorités de la Province d'Ontario, 67,931 publications de nature différente, se rattachant à la question de l'émigration ; et de plus 52 caisses contenant 14,000 grands placards pour être affichés dans les bureaux de poste du Royaume-Uni, conformément à un arrangement que j'avais préalablement fait avec le Très Honorable Maître-Général des Postes.

J'ai reçu de la Nouvelle-Ecosse 2000 copies d'un pamphlet sur l'émigration, imprimé par ordre de Son Honneur le Gouverneur. Le nombre en a suffi au besoin.

J'ai aussi reçu de la Province du Nouveau-Brunswick, le 8 octobre, 100 exemplaires d'une brochure sur l'émigration, contenant des renseignements importants pour ceux qui se proposaient d'émigrer en cette Province. Elle paraît avoir été rédigé avec beaucoup de soin, mais le papier et l'impression sont d'un genre inférieur.

Toutes les publications sur la question de l'émigration qui ont été expédiées ici ont été employées avec le plus grand soin, à l'exception d'environ 200 brochures qui me restent encore en main.

M. Thomas White, commissaire spécial d'émigration de la Province d'Ontario, est arrivé ici au commencement de l'année, et est retourné en Canada à la fin de juin. Durant sa visite en Angleterre, il s'est occupé avec activité et succès de l'objet de sa mission ; de même que dans une occasion précédente, j'ai mis à sa disposition tous les moyens en mon pouvoir.

En réponse à un *appel* de M. White aux propriétaires de journaux en Canada, dans l'automne de 1869, demandant des journaux pour l'usage des messieurs qui fréquentaient ce bureau, je dois accuser avec beaucoup de remercîments la réception régulière des journaux suivants :

"Daily Mercury,"	Québec,	"Weekly Advance,"	Barrie,
" do Citizen,"	Ottawa,	" do Advertiser,"	Guelph.
" do Chronicle,"	Québec,	" do The News,"	Ingersoll,
" do Spectator,"	Hamilton,	" do Reformer,"	Galt,
"The Weekly Courier,"	St. Hyacinthe,	" do Home Journal,"	St. Thomas,
"Weekly Chronicle,"	Whitby,	" do Advertiser,"	London,
" do Recorder,"	Brockville,	" do Observer,"	Sarnia,
" do Chronicle,"	Ingersol,	" do Observer,"	Elora,
" do Enterprise,"	Collingwood,	" do Review,"	Peterboro',
" do The News,"	St. Jean, Québec,	" do Advertiser,"	L'Orginal,
" do Gazette,"	Montréal,	" do Enterprise,"	Aylmer,
" do Chronicle,"	Québec,	" do Spectator,"	Hamilton.

Ils me mettent à même aussi quelquefois de tirer partie des nouvelles du pays. Si l'on recevait

régulièrement les journaux des autres parties de la puissance, ça nous serait d'un secours très-puissant.

Dans le mois de mai, j'ai cru devoir faire visite à M. Simays, l'agent continental à Anvers. J'ai trouvé que ses livres et registres étaient tenus avec le plus grand soin, et que lui-même avait son œuvre beaucoup à cœur. Vu que M. Simays a été rappelé durant mon absence au Canada, je ne puis donner les détails des progrès qu'il a faits.

Les colonies suivantes ont des agences d'émigration établies dans la Grande-Bretagne, à savoir : l'Australie du Sud, Victoria, Queensland, Tesmania, Canterbury, Nelson, Hawkes' Bay, Otago, Marlborough, Southland et Auckland. Les intérêts des autres colonies et possessions britanniques sont confiés aux commissaires d'émigration de Sa Majesté à Londres.

Les colonies principales qui ont des agences à Londres sont Queensland et Victoria, dont la première est représentée par M. John Douglas qui porte le titre d'agent général d'émigration ; et la dernière par M. G. Verdon qui est appelé agent général.

On évalue à présent la population de Queensland à un peu plus de 10,000 âmes, et le nombre d'immigrants venus des Etats-Unis et du continent, cette année, sous la surveillance de l'agent général a été de 2,988½ adultes, dont 463½ ont payé eux-même leurs passages, les autres ont eu leur trajet gratis, et portent le nom de passagers nommés ou expédiés. Dans le nombre total, il y avait environ 700 Allemands, Danois, Suédois et Norvégiens.

Les immigrants qui paient leur passage en entier à Queensland ont droit à un octroi gratuit de 40 acres de terre, les enfants au-dessous de 12 ans, à la moitié de cette quantité, mais on les oblige de payer les frais d'arpentage ainsi que le coût du titre aux taux indiqués dans la table que je produirai dans un autre endroit.

Les immigrants qui reçoivent de l'aide doivent être acceptés par l'agent général, et sont tenus de payer pour chaque adulte £8, et pour chaque enfant âgé de moins de 12 ans £4, et de passer obligation de rembourser la somme avancée dans deux ans de la date de leur arrivée.

On accorde quelquefois des passages gratuits aux servantes sur paiement d'un louis pour faire face aux dépenses du navire, et quelquefois aussi à d'autres personnes dont les services sont absolument requis dans la colonie.

On entend par "émigrés nommés" (Nominated Emigrants) ceux qui viennent en vertu d'arrangements pris avec leurs parents qui habitent déjà la colonie et qui désirent que l'on y envoie de leurs parents ou amis. La personne qui donne le nom de l'immigrant est obligée de déposer entre les mains de l'agent d'émigration la somme de £8, pour chaque personne âgée de plus de 45 ans, celle de £6 pour celle de plus de 12 et de moins de 45, celle de £4 pour celle au-dessous de 12 ans, et de passer un engagement pour rembourser la balance du prix du trajet qui est évalué à £16 pour chaque adulte, dans douze mois à compter de leur arrivée.

Tout passager ainsi nommé ou assisté a droit à un octroi gratuit de 40 arpents de terre, en remboursant au gouvernement le montant total avancé.

Les conditions de la cession des terres, à Queensland, ainsi que les quantités que l'on en peut acquérir, sont comme suit :—

Terres pour les fins de l'agriculture, pas moins de 40 et pas plus de 640 arpents à 15 chelins l'arpent.

Terres pour pacage, première classe, pas moins de 80 et pas plus de 2,560 arpents à 10 chelins l'arpent.

De 2me classe, pas moins de 80 et pas plus de 7,680 à 5 chelins l'arpent.

C'est là le plus grand nombre d'arpents que l'on peut obtenir, et il n'est pas permis de l'outrepasser. On peut choisir dans un ou trois lots, mais on pourvoit au choix des terres ajacentes, pourvu que les limites sont contigues, et que l'on n'a pas dépassé la quantité maximum dans chaque classe.

Les acquéreurs doivent payer les honoraires suivants pour faire face au coût de l'arpentage :—

40 arpents	et au-dessous de		60 arpents.	£3	8	0
60	"	"	80	"	3	16	0
80	"	"	120	"	4	12	0
120	"	"	160	"	5	4	0

160	"	"	240	"	5	16	0
240	"	"	320	"	6	4	0
320	"	"	480	"	7	0	0
480	"	"	640	"	7	18	0
640	"	"		"	8	0	0

Et pour tous les 640 arpents, ou partie de 640 arpents additionnelle £4.

En sus de ce qui est ci-dessus alloué, l'on doit de plus payer pour actes d'octroi en pleint propriété :—

N'excédant pas	50	arpents	£1	0	0
"	100	"	1	5	0
"	500	"	1	10	0
"	1,000	"	2	0	0
"	2,000	"	3	0	0
"	5,000	"	4	0	0
"	10,000	"	5	0	0

Le nombres des immigrants arrivés du Royaume-Uni à Victoria durant la saison a été de 4,398, ce qui équivaut à 3,882 adultes, tous sous la surveillance immédiate de l'agent général pour la colonie, qui est guidé par des règlements datés de Melbourne le 16 juin 1870, indiquant ceux à qui l'on doit donner des passages gratuits, et ceux auxquels on ne doit fournir que de l'aide.

On accorde des passages gratuits aux servantes de bonne renommée, sujets anglais, et âgées de 18 à 35 ans. Il est aussi à la discrétion de l'agent général de passer gratuites quelques personnes mariées accoutumées aux travaux des champs, qui, durant le trajet, s'occuperont du confort et bien-être des jeunes filles à bord. Chaque passager gratuit doit contribuer 20 chelins pour payer les dépenses de l'aménagement du navire.

On accorde de l'aide aux passagers demandés par leurs amis à Victoria, sur dépôts faits entre les mains du gouvernement de Victoria, suivant l'échelle ci-après désignée,—les garçons au-dessous de 15 ans, £2 chaque ; au-dessus de 15 et moins que 40 ans, £5 chaque ; et au-delà de 40 ans, £8 chaque. Là-dessus, l'on émane des permis au nom du déposant, à Victoria, en faveur des personnes par lui désignées. Le déposant transmet le passe-port à la personne désignée dans le Royaume-Uni, laquelle, en présentant ce passe-port à l'agent général à Londres, et sur indentification, reçoit un permis sujet à certains règlements.

Ces billets de passage sont valables durant un mois à compter de la date de leur émission. Si la personne nommée ne se sert pas de ce billet, on peut l'échanger ou retirer son argent.

Ni le déposant dans la colonie, ni l'émigrant à son arrivée, n'est tenu de rembourser au gouvernement le montant avancé pour les frais de passage.

On peut affirmer avec honneur que l'immigration à Victoria a été entièrement conduite sur les mêmes principes.

Le gouvernement de Victoria a construit à Plymouth un dépôt convenable pour la réception et inspection des imigrants avant leur départ, et comme règle générale, ils sont obligés d'y séjourner (gratis) durant trois jours avant le départ du navire.

A Victoria, le taux des gages est, pour les cuisiniers, de £30 à £45 sterling par année ; pour les servantes, £25 ; les lavandières, de £20 à £25 ; les nourrices, de £15 à £20 ; les domestiques ordinaires, de £20 à £26. Servantes sur les métairies, de £13 à £25 ; les journaliers mariés, avec enfants, de £60 à £70 ; les laboureurs, sans enfants, de £70 à £80 par an, nourris.

On ne peut guère espérer combler d'ici le déficit des servantes dont le besoin se fait tant sentir en Canada. Des fonds ont été placés pour la colonie de New South Wales entre les mains des commissaires d'émigration de Sa Majesté, avec instructions d'accorder des passages gratuits, et d'envoyer à Sydney, tous les mois jusqu'à nouvel ordre, 200 servantes respectables, mais il est si difficile de se procurer qu'on me dit que, malgré la perfection du système adopté par le bureau de l'émigration, les commissaires ne peuvent y envoyer qu'environ 50 tous les deux mois.

Le rapport suivant indique le nombre des immigrants qui sont partis des ports du Royaume-Uni, durant l'année 1870, avec leur destination et nationalité.

	Anglais.	Ecossais.	Irlandais.	Etrangers.	Inconnus.	Total.
Etats-Unis..............	68,935	16,640	67,891	38,281	4,328	196,075
De l'Amériq. Brit. du Nord	20,834	3,467	2,877	8,072	55	35,295
Australie................	11,165	2,192	3,169	491	48	17,065
Tous autres ports........	4,259	628	341	1,490	1,787	8,505
Total............	105,183	22,927	74,278	48,334	6,218	256,940

Le nombre des immigrants qui sont revenus au Royaume-Uni durant la même époque a été comme sous-indiqué :—

Port de débarquement.	Etats-Unis.	Provinces de l'Amérique Britannique du Nord.	Australie.	Tous autres lieux.	Total.
Liverpool................	30,030	3,178	599	85	33,892
Londres..................	567	....	1,940	28	2,535
Bristol..................	61	....	....	....	61
Total, Angleterre.....	30,658	3,178	2,539	113	36,488
Ports de Clyde............	4,692	380	....	....	5,072
Total, Ecosse........	4,692	380	....	....	5,072
Cork.....................	5,998	355	....	....	6,353
Derry....................	1,213	....	....	....	1,213
Total, Irlande........	7,211	355	....	....	7,566
Grand Total..........	42,561	3,913	2,539	113	49,126

Dans un appendice marqué A, je donne le nombre des adultes qui ont émigré du Royaume-Uni, chaque année, durant les 55 ans qui se sont écoulés depuis 1815 jusqu'à 1870. J'attire votre attention spéciale sur ce rapport, et sans émettre d'opinion sur la ci-devant conduite du gouvernement impérial qui, ayant à sa disposition la moitié du continent d'Amérique nous a fait éprouver la perte de plus de millions qu'il ne faudrait pour établir un état continental important, sans aucun effort de sa part pour nous les conserver, j'ose espérer que les hommes d'état du Canada, en consolidant les ressources de la magnifique Puissance actuellement sous leur contrôle, offriront la preuve d'une proportion différente dans la destination des émigrants britanniques.

Profitant de votre permission, j'ai visité le Canada à la fin de la saison de l'immigration dans le but de mieux saisir quelques-uns des besoins de la Puissance, et pour vous suggérer en personne le plan d'un système de service plus efficace. Comme il n'y a que peu de temps je me suis étendu avec vous tout au long sur ces matières, il peut ne pas être nécessaire à présent d'y faire plus d'allusion. Le 2 décembre, je suis parti de Montréal pour m'en retourner, et suis arrivé à mon bureau le 19.

De la magnificence des steamers et des précautions générales prises pour la sauvegarde et l'accommodement des passagers à bord des navires de la compagnie des steamers

océaniques de Montréal, il est inutile de faire des remarques. Ils ne sont surpassés par ceux d'aucune ligne qui quittent nos ports, et je n'ai aucune plainte à constater de la part des émigrés qui ont fait la traversée par cette ligne. J'ai reçu des plaintes de la part de certains passagers expédiés par d'autres lignes, mais elles ne sont que de peu de conséquence.

Du grand nombre d'émigrants qui sont arrivés en Canada l'année dernière, je vous prie d'observer qu'ils se composaient en grande partie d'artisans élevés à la ville et de journaliers qui ont reçu de l'aide des sociétés de charité, et parmi le nombre je ne doute pas qu'il s'en soit trouvé quelques-uns, peut-être, qui ont été inutiles et même nuisibles pour le Canada, mais je puis vous assurer que l'on a fait l'enquête la plus minutieuse sur la conduite et les antécédants de chaque émigrant à qui on a fourni de l'aide, ou acordé un passage gratuit, et j'ai apporté le plus grand soin à évincer tous ceux qui, dans mon opinion, pouvaient offrir quelques objections, et je n'ai qu'à ajouter que, suivant moi, on ne peut s'attendre à de plus heureux résultats d'un système d'immigration gratuite, avec l'aide de la bienveillance.

On a suggéré plusieurs plans pour l'organisation de sociétés d'immigration, mais comme aucun d'eux ne se trouve à l'état d'actualité, il est inutile d'en parler.

Quelques-uns des agents engagés dans le trafic du transport des passagers sont dans l'habitude de promettre un passage gratuit de Québec à l'intérieur, à ceux qui s'engagent à faire la traversée dans leur navire. Comme ce système, si l'on n'y met fin, doit aboutir à des abus considérables, j'insisterai fortement à ce qu'on n'accordât de passages gratuits de Québec qu'à ceux qui arrivent avec des recommandations des agents du Royaume-Uni.

Le tout respectueusement soumis par votre humble serviteur,

WM. DIXON.
Agent officiel d'immigration pour le Canada.

A l'honorable Ministre de l'Agriculture,
Ottawa.

Appendice A.

Chiffre total de l'immigration du Royaume-Uni pour chacune des cinquantes six années, de 1815 jusqu'à 1870.

Années.	Colonies de l'Amérique du Nord.	Etats-Unis.	Australie et la nouv. Zélande.	Toutes autres places.	Nombre total pour chaque anné.	Nombre total par cinq ans.
1815	680	1,209	*	192	2,081	
1816	3,370	9,022	*	118	12,510	
1817	9,797	10,280	*	557	20,634	97,799
1818	15,136	12,429	*	222	27,787	
1819	23,534	10,674	*	579	34,787	
1820	17,921	6,745	*	1,063	25,729	
1821	12,955	4,958	*	384	18,297	
1822	16,013	4,137	*	279	20,429	95,030
1823	11,355	5,[illegible]32	*	163	16,550	
1824	8,774	5,152	*	99	14,025	
1825	8,741	5,551	485	114	14,891	
1826	12,818	7,063	903	116	20,900	
1827	12,648	14,526	715	114	28,003	121,084
1828	12,084	12,817	1,056	135	26,092	
1829	13,307	15,678	2,016	197	31,198	
1830	30,574	24,887	1,242	204	56,907	
1831	58,067	23,418	1,561	114	83,160	
1832	66,339	32,872	3,733	196	103,140	381,956
1833	28,808	29,109	4,093	517	62,527	
1834	40,060	33,074	2,800	288	76,222	
1835	15,573	26,720	1,860	325	44,478	
1836	34,226	37,774	3,124	293	75,417	
1837	29,884	36,770	5,054	326	72,034	287,358
1838	4,577	14,332	14,021	292	33,222	
1839	12,658	33,536	15,786	227	62,207	
1840	32,293	40,642	15,850	1,958	90,743	
1841	38,164	45,017	32,625	2,786	118,592	
1842	54,123	63,852	8,534	1,835	128,344	465,577
1843	23,518	28,335	3,478	1,881	57,212	
1844	22,924	43,660	2,229	1,873	70,686	
1845	31,803	58,538	830	2,330	93,501	
1846	43,439	82,239	2,347	1,826	129,851	
1847	109,680	142,154	4,949	1,487	258,270	1,029,209
1848	31,065	188,233	23,904	4,887	248,089	
1849	41,367	219,450	32,191	6,490	299,498	
1850	32,961	223,078	16,037	8,773	280,849	
1851	42,605	267,357	21,532	4,472	335,966	
1852	32,873	244,261	87,881	3,749	368,764	1,698,945
1853	34,522	230,885	61,401	3,129	329,937	
1854	43,761	193,065	83,237	3,366	323,429	
1855	17,966	103,414	52,309	3,118	176,807	
1856	16,378	111,837	44,584	3,755	176,554	
1857	21,001	126,905	61,248	3,721	212,875	800,640
1858	9,704	59,716	39,295	5,257	113,972	
1859	6,689	70,303	31,013	12,427	120,432	
1860	9,786	87,500	24,302	6,881	128,469	
1861	12,707	49,764	23,738	5,561	91,770	
1862	15,522	58,706	41,843	5,143	121,214	774,111
1863	18,083	146,813	53,054	5,808	223,758	
1864	12,721	147,042	40,942	8,195	208,900	
1865	17,211	147,258	37,283	8,049	209,801	
1866	13,255	161,000	24,097	6,530	204,882	
1867	15,503	159,275	14,466	6,709	195,953	1,064,988
1868	21,062	155,532	12,809	6,922	196,325	
1869	33,891	203,001	14,901	6,234	258,027	
1870	35,295	196,075	17,065	8,505	256,940	
Total...	1,391,771	4,472,672	988,423	160,771	7,013,637	

*Les rapports de la douane ne parlent pas de l'immigration à l'Australie, durant ces dix années, mais l'on voit par d'autres sources qu'en 1821 il en est parti 320 en 1822, 875 ; en 1824, 780 ; et en 1825, 458. Ces chiffres ne sont pas compris dans ce tableau.

BUREAU OFFICIEL DE L'IMMIGRATION DU CANADA.
11, ADAM STREET, ADELPHI, W. C.
LONDRES, 31 décembre 1769.

MONSIEUR,—Suivant l'usage ordinaire, j'ai l'honneur de transmettre le rapport suivant des travaux de cette agence, pour l'année dernière, accompagné de certaines remarques sur la question de l'immigration en général, qui, j'espère recevront votre approbation.

Ayant trouvé la position de mon bureau à Wolverhampton, extrêmement incommode, et beaucoup trop éloignée de Londres pour me permettre de faire d'une manière satisfaisante mes affaires, j'ai cru expédient de recommander un changement qui a reçu l'approbation de l'honorable M. Chapais, et j'ai reçu ordre de transporter l'agence dans des lieux convenables à Londres. Après maintes recherches pour trouver le siège le plus propre, je me suis décidé à prendre des chambres, dans les "Albion Chambers," 11 rue Adam, Adelphi, où j'ai ouvert mon bureau le 4 mars.

Durant plusieurs mois auparavant, j'avais été en communication avec les comités des diverses sociétés organisées à Londres, dans le but de soulager, par le moyen de l'immigration, ceux qui, sans leur faute, se trouvaient dans la misère, et j'ai trouvé à mon arrivée qu'elles poussaient leurs travaux avec tant d'activité qu'il faudrait absolument, dans les intérêts du Canada, apporter constamment une surveillance des plus attentives.

Parmis ces sociétés, les principales étaient :—

"The Clerkenwell Emigration Society."
"The Revival Refuge Fund."
"The East London Family Emmigration Fund."
"The National Emigration Aid Society."
"The Working Men's Emigration Society."
"The British and Colonial Emmigration Fund."
"The Richmond Working Men's Society."
"The Deprford and Greenwich Society."
"The St. Pancras Emmigration Society."
"The Cow Cross assisted passages Canadian Emmigration Society."
"The Woolwich Emigration Society," avec d'autres de moins d'importance.

Dans les provinces, il s'est formé des sociétés et associations à Portsmouth, Bristol, Bournemouth, Reigate Red Hill et Bisley, ainsi qu'à Norfolk et d'autres endroits. Quelques unes d'entr'elles ont immédiatement disparu, et d'autres pour le transport des passagers se sont fondues avec les sociétés, plus considérables de Londres dont les moyens leur permettaient d'obtenir des propriétaires de navires des conditions plus avantageuses.

La société d'immigration de Clerkenwell, organisée par les efforts infatigables du Révd. A. Styleman Herring, ministre de St. Paul, et de son vicaire, le Révd. M. Hitchman, s'était proposée, dès son début, de demander un octroi de terres dans la province d'Ontario pour établir une colonie qui porterait le nom de "New Clerkenwell" en commémoration de leur pays natif,—chaque membre était tenu de faire une souscription hebdomadaire proportionnée à ses moyens, et l'on espère au moyen de contributions publiques pouvoir augmenter les fonds ainsi prélevés—je dois mentionner ici, pour donner une idée de la multiplicité de ce genre d'occupations que l'on trouve dans une même paroisse à Londres, ayant un surcroit de population, que sur la première liste des souscriptions, on trouve des noms de personnes qui appartiennent à 84 branches de commerce différente. En général les familles paraissent appartenir à une classe respectable et industrieuse, et devaient devenir une acquisition pour le Canada. Je leur ai fourni tous les renseignements en mon pouvoir, mais je me suis fortement opposé à leur plan de colonisation,—leur signalant les grandes difficultés qu'elles auraient à surmonter, en supposant même, chose peu probable, que le public fournirait les moyens nécessaires à l'établissement de la nouvelle colonie ; et finalement l'idée a été abandonnée. Le nombre total de personnes envoyées en Canada, par cette société, durant l'année, a été de 638, et les rapports de leur progrès dans leur patrie adoptive ont été en général si satisfaisants que le Révd. M. Herring a réorganisé la société sous le nom de "Royal Canadian Emigration

Club," qui comprend dejà 427 âmes; elle a pour devise, "piété, sobriété, industrie," pour aider à ceux qui s'aident eux-mêmes. Le marquis de Northampton et d'autres messieurs d'influence sont les patrons de l'entreprise, et l'énergie et persévérance du Révd. M. Herring, l'ont rendue un auxiliaire puissant dans le développement de l'immigration en Canada.

"The Reviral Refuge Land," crée et dirigé par les Dlles. Macpherson et Logan, demoiselles bien connues dans l'Est de Londres par leurs efforts pour améliorer la condition des pauvres, a envoyé au-delà de 450 âmes, mais elle s'est jointe ensuite au "The Family Emigration Fund." La société a procuré à ces émigrants de bonnes hardes, et a envoyé une somme considérable d'argent à Québec pour les aider à leur arrivée. L'an prochain Mademoiselle Macpherson se propose d'envoyer de Londres un nombre de garçons robustes de 13 à 17 ans, qu'elle prépare maintenant aux habitudes d'industrie pour la vie nouvelle qui est prête à poindre pour eux.

"The East London Emigration Fund," est en grande partie redevable de ses succès aux efforts des honorables Frederick et Wm. Hobart, des comtesses de Ducie, de Grey, et Denbigh et autres dames de distinction, tandis qu'en général l'honorable Mme. Hobart se charge de la direction de cette institution. Le nombre total de ceux qui ont été expédiés par le comité a été de 1035, dont 48 n'appartenaient pas à l'Est de Londres, et à qui des personnes qui s'intéressaient à eux avaient pourvu à tous leurs besoins.

Depuis leur arrivée en Canada, on a reçu d'excellentes nouvelles de tous les émigrés, et aucun d'eux n'a exprimé de regret d'avoir quitté l'Angleterre, et lorsque des difficultés sont survenues auxquelles peuvent s'attendre ceux qui s'établissent dans un pays nouveau, leurs lettres respirent un ton d'espoir qui ne permet pas de douter de leurs succès définitifs. Le choix de ces émigrés a été fait sans distinction de croyance, par le clergé et autres personnes qui les connaissaient, et étaient composée de gens de bonne renommée, disposés à travailler mais qui ne pouvaient se procurer dans ce pays de l'emploi suffisant pour nourrir leurs familles Ils sont venus principalement des districts de Poplar, Bow, Isle of Dogs, Limehouse, Stepney Mile End, Whitechapel, Bethnal, Green, Clerkenwell, Shadwell, St. George's East, et Spitalfields. Avant de quitter Londres, on les a invités à prendre le souper, dans le but de leurs expliquer les arrangements faits pour leur départ, et l'accueil qu'il allaient recevoir en Canada, chaque père de famille devant signer un écrit par lequel il promettait de rembourser tout le montant avancé pour son passage et équipement aussitôt qu'il pourrait le faire.

"The National Emigration Aid Society," était composée d'un nombre considérable de messieurs d'influence, présidés par Sa Grâce le duc de Manchester, et avait pour but d'insister auprès du gouvernement impérial sur la considération d'un système d'immigration nationale, de concert avec les gouvernements des colonies; d'encourager l'immigration de ces districts de la métropole et des provinces où la misère abonde, faute d'emploi; de faire aux individus et aux familles qui veulent émigrer des avances, lorsque les fonds de la société le permettent pour leur procurer un passage et équipement, etc., etc. Dans ce but on a commencé à agiter vigoureusement l'esprit public. Il s'est tenu des assemblées publiques à Londres et dans les villes provinciales, et une députation s'est rendue auprès des très-honorables secrétaires d'état du gouvernement impérial et des colonies, qui, malgré tout, n'a pas pu convaincre ces fonctionnaires de l'utilité de leur demande. Durant l'année on a envoyé au Canada, par l'intermédiaire de la société, 125 personnes; dans le but d'améliorer sa position, pour obtenir de l'aide de l'état, le comité a cru de son devoir de s'unir avec le "Workingmen's Emigration Society" composée principalement de sociétés d'artisans, qui comprennent dit-on, au-delà de 800,000 âmes, les sociétés ainsi réunies adoptant le nom de "National Emigration League."

"The Workingmen's National Emigration Association" est un réjeton de la "Workingmen's Emigration Society," et comprend neuf associations qui se sont formées après des négociations considérables. Pour transporter les émigrants de l'association, on a mis à sa disposition les magnifiques navires de transport, le "Crocodile," le "Serapis" et le "Simoom" à condition que le gouvernement ne serait pas responsable des frais de l'équipement et des provisions pour le voyage, s'élévant à la somme d'environ 45s. par adulte. De cette manière la société a envoyé 386 âmes, dans le "Crocodile," 706 dans le "Serapis," 601 dans le "Simoom." Vu le peu de temps qui s'était écoulé depuis la décision des lords de l'amirauté et le départ des navires, on s'est vu dans l'impossibilité de pouvoir faire un choix d'émigrants

adaptés au climat du Canada tel qu'on aurait pu le désirer. Dans l'intervalle, cependant, je suis allé deux fois à Portsmouth, et à la réquisition de Sir James Elphinstone, M.P. pour la division, j'ai tenu des assemblées et fourni aux émigrants les informations dont ils avaient besoin. M. Galt, le maire de Portsmouth, a été infatigable dans ses efforts à venir en aide à ces gens, et m'a fourni tout l'aide en son pouvoir, me conduisant à l'amiral du port, Sir James Hope, qui, lui aussi, a prêté beaucoup d'attention aux plus menus détails, et a paru témoigner beaucoup d'égards pour les intérêts canadiens, ne voulant envoyer dans ce pays que ceux qui promettaient de devenir des membres utiles à la société. D'après les ordres de Son Excellence, un grand nombre de ceux qui travaillaient dans les arsenaux ont été convoqués à la résidence d'un des fontionnaires, pour me mettre en état de leur adresser la parole et répondre aux questions qu'ils désireraient me poser.

Lord John Hay, au bureau de l'amirauté, et les commissaires d'immigration, M. Walcott et M. Murdoch, ont beaucoup contribué à nous aider dans cette entreprise. Il ne m'est pas nécessaire d'entrer dans de plus longs détails sur les travaux de ces nombreux comités; mes rapports avec eux ont été, en général, satisfaisants, et on a manifesté tout le désir possible de se rendre à nos sollicitations et d'adopter mes vues. J'ai moi-même assisté aux séances de plusieurs comités préposés au choix des émigrants, où l'on en a scruté les antécédents, et quoique l'on en ait envoyé qui sont devenus dissolus et dissipés, le chiffre n'en dépasse pas le nombre auquel on devrait s'attendre, en considérant le grand nombre de ceux qui ont été envoyés, et l'absence totale des informations imprimées qui auraient pu mettre les messieurs engagés dans l'entreprise en état de se faire une idée plus exacte de la main-d'œuvre requise en Canada.

Je suis convaincu qu'il est impossible d'obtenir d'une immigration à laquelle on ne fournît que de l'aide des résultats plus heureux ; mais il serait à désirer que, tandis que l'on fournît de l'aide à l'immigration, les agents du Canada me fissent rapport du comportement général des émigrés, me fournissent les noms de ceux qui se comportent mal, ainsi que le nom du navire à bord duquel ils sont arrivés, ainsi que sous les auspices de quelle société ils sont partis, afin de pouvoir exercer de l'influence sur ceux qui probablement ont été innocemment les auteurs du mal. Six d'entre les immigrants à qui l'on a ainsi fourni de l'aide pour aller en Canada ont pu faire des épargnes suffisantes pour s'en retourner à Londres très-mécontents de la vie que l'on mène en Canada ; mais entre les six, trois sont retournés dans la Puissance—le quatrième s'est adressé à moi pour faire le trajet gratuitement—le cinquième s'est suicidé n'ayant pu se faire recevoir dans les maisons de charité, et j'ai perdu le sixième de vue.

Me trouvant au commencement de l'année sans renseignements imprimés pour les personnes qui s'intéressaient à l'immigration, j'ai posé comme principe général que l'on ne devait envoyer en Canada que ceux qui étaient familiers avec les métiers pratiqués dans les districts ruraux de l'Angleterre, expliquant, que, nonobstant la grande importance que prenait, tous les jours, le développement si rapide de nos manufactures, la demande d'ouvriers, dans certaines branches d'industrie, était très-limitée, et que le nombre dont on avait besoin se réglait, en grande partie, sur les réquisitions de nos manufacturiers, auprès de leurs correspondants anglais et écossais pour se procurer des ouvriers habiles. Je me suis aussi mis verbalement à l'œuvre, ainsi que par l'entremise de personnes agissant de concert avec moi, pour convaincre les immigrants combien il était à désirer qu'en arrivant, ils se missent entièrement entre les mains de nos agents, afin d'éviter les inconvénients d'errer çà et là d'après leur propre imagination, et que vu le grand nombre qui émigrait, ils acceptassent aussi la première proposition raisonable d'emploi qui se présenterait.

L'octroi gratuit des terres, dans la province d'Ontario, a paru avoir un merveilleux effet sur l'esprit d'un grand nombre de ceux dont la connaissance en fait d'agriculture se bornait à avoir vu pousser une bouture de geranium dans un pot de grès, ou quelques jets de mignonette dans un casseau de terre. Tout en offrant l'offre généreuse faite par le gouvernement d'Ontario de 100 arpents de terre gratuitement, à chaque colon, âgé de plus de dix-huit ans, comme un grand avantage, j'ai cependant, en toute occasion, conseillé à ceux qui étaient sans moyens, de prendre de l'emploi chez un cultivateur respectable, pendant un an ou deux, avant de commencer pour leur propre compte. Tandis que ma recommandation à ceux qui avaient

quelques moyens a été de s'établir sur des terres partiellement défrichées et sur lesquelles on avait déjà bâti, etc.

A l'arrivée de M. Simays, agent nommé pour encourager l'immigration du continent, je l'ai muni de lettres de recommandation auprèsde personnes ayant des intérêts considérables dans le transport des passagers, qui l'aideraient dans l'accomplissement de sa mission. Après mûre réflexion, on en est venu à la conclusion qu'Anvers serait l'endroit le plus convenable pour établir un bureau. Les lettres que j'ai reçues de temps à autre de M. Simays démontrent un grand désir de promouvoir les plus grands intérêts de la Puissance. Ses travaux, cependant se sont trouvés circonscrits, faute d'un personnel suffisant.

Le 18 avril, M. Thomas White, commissaire spécial d'Ontario, s'est présenté à moi. Le but de sa mission était identique avec le mien. Je lui expliquai ce que j'avais fait pour l'immigration, et l'ai présenté aux commissaires d'immigration de Sa Majesté, et à un grand nombre de comités et personnes vivement occupées à promouvoir les intérêts de la Puissance. Je lui ai fourni, en même temps, toute l'aide et tous les renseignements en mon pouvoir.

Nos intérêts auraient été plus avancés, si les circonstances avaient permis à M. White de commencer ses travaux de bonne heure, au mois de novembre précédent, au lieu de la veille du mois de mai, parce que la meilleure classe d'immigrants se décide sur leur destination durant l'hiver. Il s'est mis cependant énergiquement à l'œuvre, convoquant de grandes assemblées à Londres, Liverpool, Paisley, Glasgow, Dundee, Aberdeen, Derry et dans d'autres places, publiant des lettres aux louanges d'Ontario, dans les journaux des diverses villes qu'il a visitées. Ses efforts ont été cependant beaucoup entravés, par manque de moyens de distribution suffisante.

La perte qu'a dû éprouver la Puissance, par suite du peu de matériaux placés à notre disposition, a été très-certainement grande. Je n'ai pas encore reçu des autorités de Québec, de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick d'instructions officielles imprimées ou écrites, ce qui a causé beaucoup de dommage à l'utilité de mon agence. Il n'y a peut-être pas dans toutes les posessions britanniques un endroit moins connu, comme pays d'immigration, que la Nouvelle-Ecosse. On ne me demande que rarement des renseignements sur cette province, et M. Walcott, commissaire de l'immigration, m'informe qu'à son bureau, les informations que l'on cherche sont purement de forme. Je recommanderais que, dans une publication nouvelle, on mit en relief ses vastes ressources—et que l'on signalât aussi avec clarté et élégance les avantages du Nouveau-Brunswick comparées à Québec et à Ontario, ces deux provinces offrant de grands désavantages,—vu que les voies de communication sont moins parfaites, il faudrait de notre part de grands efforts pour surmonter ce grand obstacle et mettre l'émigration sur un pied florissant. M. Shives, de St. Jean, m'a livré une copie des lois concernant les terres du Nouveau-Brunswick. Je l'ai fait publier dans plus de trente journaux, ce qui m'a valu plusieurs demandes pour renseignements sur diverses questions; mais malheureusement je n'ai pu y répondre.

Au sujet de l'immigration des servantes, je dois faire observer que l'on ne peut guère compter sur un nombre suffisant pour faire face à nos besoins. Celles de bonne conduite sont recherchées ici presqu'autant qu'au Canada. Les gages que l'on offre aux servantes respectables dans la Puissance ne présente guère d'attraction, et il nous faudra compter sur les jeunes personnes qui accompagneront leurs familles, lorsque l'immigration deviendra plus considérable, lorsque les avantages que l'on peut avoir au Canada auront été mis d'une manière plus saillante sous les yeux de ceux qui veulent émigrer.—On peut avoir un certain nombre de servantes élevées dans les ruelles et allées des grandes villes et cités, qui ignorent complètement les premières notions des connaissances utiles—mais pour ces dernières, il faudrait des fonds pour payer leur passage, et elles ne seraient très-probablement pas une acquisition pour le Canada.

Je suis informé par M. Walcott qu'il a à sa disposition des fonds pour payer les passages de servantes respectables aux colonies d'Australie, et quoiqu'il ait invoqué l'aide d'un grand nombre d'agents pour l'emploi des servantes, ainsi que d'agents pour le transport des passagers, il lui arrive souvent de ne pouvoir se procurer qu'un sixième ou un cinquième du nombre demandé.

Le nombre total des immigrants qui ont fait voile aux ports du Royaume-Uni, durant l'année, fut de 258,057, et leur destination, et nationalités, furent comme ci-dessous :—

Destination.	Anglais.	Ecossais.	Irlandais.	Etrangers.	Inconnues.	Total.
Etats-Unis................	63,011	17,226	66,467	51,359	4,905	203,001
Col de l'Amériq. du Nord..	*14,666	2,946	3,309	12,945	55	33,921
Colonies de l'Australie...	9,283	1,914	3,260	444	....	14,901
Tous autres lieux.........	3,423	473	289	1,034	1,015	6,234
Total........	90,416	22,559	73,325	65,782	5,975	258,057

* Comme les vaisseaux de ligne n'avaient pas fait voile en vertu des dispositions de l'acte concernant les passagers, on n'en a pas constaté l'origine, et ils furent tous entrés comme Anglais. Je regrette beaucoup qu'une si grande proportion des immigrants au Canada ait appartenus à la classe des artisans pauvres, mais comme les différents comités ont acquis beaucoup d'expérience de l'ouest dont ils s'occupent, leurs opérations futures n'exigeront point une aussi grande surveillance, et j'espère pouvoir consacrer plus de mon temps aux districts ruraux—après avoir reçu les matériaux nécessaires pour me mettre à l'œuvre, convaincu qu'il est important d'engager dans les rangs de nos immigrants une plus grande proportion de la classe riche et aisée de nos agriculteurs, afin de relever le ton de notre société agricole, et de rendre ainsi notre constitution sociale un type plus parfait de ce qu'il y a de mieux en ce genre dans le Royaume-Uni.

A mesure que le siége de mon bureau deviendra plus connu, mes occupations s'accroîtront sans doute considérablement. Cette année des renseignements sur le Canada m'ont été demandés, des Indes Occidentales de l'Egypte, de l'Inde Centrale, de l'Australie, et même du Japon. N'ayant pas eu la permission d'annoncer dans les papiers-nouvelles, dans les districts ruraux, les demandes par lettres n'ont pas été aussi nombreuses qu'en d'autres occasions—le le plus grand nombre reçu, dans une même journée n'étant que de cent cinq par jour ; les demandes personnelles dépassaient souvent cent par jour.

J'ai distribué un nombre considérable de pamphlets et de placards imprimés par le gouvernement local d'Ontario. Il est nécessaire de changer et d'améliorer ces pamphlets dans certains endroits que je vous ai indiqués dans ma communication du 12 juin, ainsi qu'à M. White, le commissaire pour Ontario, qui a promis de les faire corriger dans une édition subséquente. Un bon manuel sur la Puissance—y compris le territoire de la Rivière-Rouge, à un prix modéré, serait d'une grande importance.

On a manifesté beaucoup de désir d'obtenir des renseignements authentiques sur le territoire de la Rivière-Rouge, et des conditions auxquelles on pouvait obtenir des terres. Cinq messieurs ont promis d'y aller, accompagné chacun d'au moins cent de leurs amis, au cas où l'on pourrait s'y procurer des avantages satisfaisants. Je suis convaincu que lorsque les peuples de la Grande-Bretagne et du continent auront connu les magnifiques ressources de ce vaste territoire, et qu'une voie de communication directe aura été établie, nous serons en état d'y diriger un flot d'immigration qui diminuera considérablement celui qui, à présent, regagne d'autres pays.

Les arrangements faits par la compagnie des steamers de Montréal, pour le comfort et bien-être des immigrants durant le trajet ont été, sous tous les rapports satisfaisants, et je n'en ai pas reçu une seule plainte. Le prix du trajet, durant la saison, a été pour chaque adulte, de £6 6—pour les enfants au-dessous de 8 ans, moitié prix,—mais on a fait une réduction pour ceux qui ont été envoyés par des institutions de charité—le taux étant de £4 10. On s'est plaint quelques fois du mauvais traitement à bord des vaisseaux appartenant à d'autres propriétaires, mais ces plaintes n'offraient rien de sérieux, et j'ai pris les moyens d'empêcher que pareille chose arrivât à l'avenir.

Mon attention a été constamment attirée, durant la saison de la navigation, par de membres de sociétés de charité, et autres, sur la plainte, presqu'universelle faite par le immigrants dans leurs lettres qui arrivaient ici, du traitement et accommodement qu'ils on reçus sur les chemins de fer, entre Québec, et autres endroits dans la province d'Ontario Dans une lettre datée d'Hamilton, à l'adresse de l'honorable Reginald Capel, l'un des immigrant fait la remarque suivant :—" On peut bien se faire aux petits inconvénients d'un voyage su " mer, mais on ne peut que difficilement endurer les secousses de ces chars sales, horribles " dégoûtants et fatigants, qui font dire à l'émigré qu'il désirerait n'être jamais partie de che " lui. Nous sommes allés à bord des chars, lundi après-midi, et les avons quittés mercred " après-midi—pendant 40 heures, entassés comme des cochons, sans pouvoirs étendre ses jambes " si ce n'est que sur un plancher sale où elles couraient risque d'être écrasées."

On s'est plaint aussi fréquemment du manque de bâtisses et autres choses nécessaires pou la réception des immigrants à nos agences, (et l'on fait des comparaisons des plus injurieuses e des plus opposées à nos intérêts), tandis qu'en même temps l'on a invariablement exprimé l plus grande reconnaissance pour la bonté et les égards des agents. Les officiers des vaisseau de ligne employés à transporter des immigrants au port de Québec, ont fait rapport qu'ils on gardé leurs passagers à bord jusqu'à ce qu'on a pu les transporter à l'intérieur, pour la raiso qu'il n'y avait pas de lieux propres où l'on aurait pu les loger. Je recommanderais fortemen la construction immédiate d'édifices propres à cette fin, et conseillerais d'en exclure de l manière la plus rigoureuse tous les agents de chemin de fer et de bateaux à vapeur.

Il importe beaucoup que l'on établisse un système pour donner aux presses anglaise et irlandaises des renseignements exacts. Je recommanderais fortement de donner de l'encou ragement à des écrivains habiles pour qu'ils écrivent des lettres que l'on ferait imprimer. A l'exception de deux ou trois cas, il existe un déplorable déficit à cet égard, quoique le premiers journaux anglais soient remplis de nouvelles étrangères. Il serait aussi avantageu pour nous, si les instructions du Canada expédiées par la voix du câble pour être publiée étaient rédigées et envoyés du Canada.

J'ai ouvert un registre pour les Canadiens, à mon bureau, et aussi une " poste restante pour recevoir leurs lettres, et je serais satisfait (avec votre permission) si les Canadiens qu visitent Londres faisaient de mon bureau un lieu de fréquentation, afin de me mettre e état de mieux saisir les besoins des divers lieux où ils résident.

Après mon installation, j'ai fais connaissance avec des membres de la Presse, et autre personnes d'influence qui m'ont beaucoup aidé à promouvoir nos intérêts. J'ai cependan comparativement parlant, manqué le but que j'avais en vue, faute des renseignements le plus récents et authentiques sur les affaires de la Puissance. Je vous prierais respectueusemen de me fournir telle information officielle que l'on jugerait à propos de communiquer au publi anglais—ainsi qu'un plein assortiment de cartes géographiques, de papiers-nouvelles, journau de la chambres et autres ouvrages statistiques, dans le but de former une petite bibliothèque pou l'usage des membres du parlement, et d'autres messieurs qui pourront venir demander de renseignements sur des questions qui sont d'une importance vitale.

Espérant que mes efforts de cette année auront votre approbation.

J'ai l'honneur d'être, Monsieurs,
Votre obéissant serviteur,

WM. DIXON,
Agent officiel d'Immigration du Canada

A l'honorable Ministre de l'Agriculture, Ottawa.

No. 11.

RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION DE DUBLIN.

(M. J. G. Moylan.)

Bureau Canadien d'Immigration,
14 South Frederick Street,
Dublin, 16 novembre 1870.

J. C. Taché, Ecr.,
Député du Ministre de l'Agriculture.

Monsieur,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre du 17 du mois dernier, je vous ai envoyé par la malle, le 10 de ce mois, un état de mes dépenses et recettes depuis la date de ma nomination, le 15 juin 1869, jusqu'au 30 septembre de cette année.

J'ai maintenant l'honneur de vous soumettre le rapport que vous me demandiez en même temps.

A mon arrivée en Irlande, je m'occupai de suite à remplir les devoirs qui m'avaient été assignés. A cet effet, je voyageai considérablement dans les trois provinces sur lesquelles je dois opérer. Par ce moyen, j'eus de bonnes et fréquentes occasions de rencontrer des hommes intelligents et haut placés, dont l'influence m'a beaucoup aidé à répandre dans leurs localités des renseignements exacts sur le Canada. J'ai aussi pu, par ce moyen, faire la connaissance de propriétaires et rédacteurs de journaux par tout le pays, dont les articles réitérés et bienveillants ont produit beaucoup de bien. La distribution des documents qui m'ont été envoyés de temps à autre par les gouvernements provinciaux, a été grandement facilité par mes voyages dans les nombreux comtés de ma circonscription.

Je regarde ces relations personnelles avec les gens comme indispensable au succès de ma mission en Irlande, car je me suis bien vite convaincu que des conférences auraient complètement frustré le but que je voulais atteindre. Si je me fusse montré sur l'estrade, j'aurais enrégimenté contre moi le clergé des différentes croyances, qui est fortement opposé à l'émigration de la population, de même que la presse nationale, ou au moins une partie influente de cette presse, qui aurait décrié le Canada comme champ d'immigration pour les Irlandais. En outre, l'état d'incertitude ou se trouvait la question des terres, sur le règlement de laquelle toutes les classes industrielles fondaient de grandes espérances d'une condition meilleure, rendait la préconisation publique du Canada inopportune et impolitique.

Aujourd'hui, cependant, que le clergé commence à comprendre que le bill des terres ne produira pas tout le bien qu'on en attendait, et que les gens quitteront le pays, je pense qu'on ne doit plus craindre aucune opposition de ce côté. De fait, je suis heureux de pouvoir dire que j'ai rencontré beaucoup d'ecclésiastiques, tant catholiques que protestants, qui s'efforcent de persuader à ceux de leurs paroissiens qui sont décidés à émigrer de se diriger vers le Canada.

De même, la presse de toute nuance, ayant reçu de nouvelles lumières et des renseignements exacts, et portant plus d'attention aux affaires du Canada, modifiera beaucoup, j'en suis convaincu, son ancienne hostilité et ses opinions extrêmes à l'endroit du Canada.

Je dois dire aussi que j'ai trouvé parmi les paysans une grande répugnance à venir s'établir au Canada. Cela provient principalement de trois causes :—Premièrement, une forte objection à choisir une dépendance de la couronne britannique comme leur nouvelle patrie, en quittant le lieu de leur naissance ; deuxièmement les liens de famille et de race les attirent forcément vers les Etats Unis ; troisièmement, ils sont empêchés d'aller au Canada par les idées grossièrement exagérées qu'ils se font de la rigueur de son climat. Le premier

et le dernier de ces préjugés perdent graduellement de leur force, et l'on pourra définitivement les dissiper entièrement par la voie de la presse et autres moyens. Le second continuera, je le crains, à être un empêchement formidable à l'accomplissement de ma tâche.

En attendant, je dois dire que le nombre de ceux qui se sont adressés à cette agence, personnellement ou par lettre, ainsi que ceux qui m'ont consulté dans le pays durant les douze derniers mois, est très considérable. Je puis aussi dire que l'immigration au Canada de la population de la partie de l'Irlande sur laquelle j'opère, résultant directement des opérations de cette agence, dépasse de beaucoup tout ce que je pouvais en espérer lorsque j'ai accepté la charge. Si les espérances du pays ou des particuliers n'ont pas été réalisées à cet égard, ce n'est pas faute d'efforts de ma part, et le *temps* prouvera que mon travail n'a pas été stérile. Si l'on considère les préjugés et même l'hostilité qui régnaient contre le Canada, avant mon arrivée, dans la partie de l'Irlande qui m'est assignée, ce n'est pas avoir peu fait que d'avoir réussi à me faire une position qui me permettra de travailler dans les intérêts du Canada.

Je suis d'avis que des conférences faites dans certaines villes provinciales importantes et et riches ne serviraient à rien. La classe de gens qui assisteraient à ces conférences, dans cette ville ou toute autre ville populeuse, est composée de personnes qui ne seraient nullement utiles ou profitables à un nouveau pays.

Ainsi que je l'ai déjà fait, je recommanderais un judicieux systèmes d'annonces, dans les principaux journaux de la province, en sus de ce qui a été fait à Dublin.

Pour mieux régler et administrer les dépenses à faire pour les conférences et annonces,—si mes recommandations à ce sujet étaient adoptées,—je conseillerais au département d'affecter une certaine somme définie qui devrait être employée exclusivement à ces fins.

Comme il est problable qu'un très grand nombre de petits fermiers, qui ont quelques capitaux, et des ouvriers agricoles expérimentés, quitteront l'Irlande l'an prochain, il me semble que la chose mérite que les gouvernements locaux trouvent quelques meilleurs moyens que ceux qui sont employés aujourd'hui, pour attirer vers nos rivages une classe d'immigrants aussi utiles.

Une suggestion qui a été discutée par quelques journaux du Canada serait, je crois, si elle était mise à exécution, d'un immense avantage. Je veux parler du défrichement de dix à vingt acres de terre, et de la construction d'une maison pour chaque colon, aux frais du gouvernement local,—lequel pourrait prendre, en garantie du paiement de ses dépenses, une hypothèque sur le lot, ou n'émettre le titre de propriété qu'après qu'il en aurait été remboursé.

Jusqu'à ce que l'on offre quelque chose comme cela aux colons, nous travaillerons inutilement à attirer le flot de l'émigration irlandaise vers le Canada.

Au sujet des dépenses, je n'ai rien à dire, si ce n'est que je n'ai fait que celles qui étaient absolument nécessaires pour bien administrer cette agence.

En attendant de nouvelles instructions, j'ai l'honneur de me souscrire, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

J. G. MOYLAN.

No. 12.

RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION DE GLASGOW.

(M. D. Shaw.)

Glasgow, 11 novembre 1870.

A l'honorable ministre de l'agriculture,

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les opérations de mon agence en 1870 :

En ma qualité d'agriculteur pratique, je me suis fait un devoir de visiter autant d'expositions agricoles que possible en ce pays. Entre autres, j'ai assisté à celles de la Société Royale (d'Angleterre) à Oxford, la Société des Highlands (d'Ecosse) à Dumfries, à la grande foire des moutons à Falkirk, à celle des chevaux à Rutherglen, ainsi qu'aux expositions de chevaux, moutons et bestiaux, instruments aratoires et produits de laiterie à Glasgow, Kilmarnock, Barrhead, Paisley, Kilbride, etc., où, tout en acquérant de nouvelles et précieuses connaissances agricoles, j'ai profité des occasions qui se présentaient pour attirer l'attention sur le Canada comme offrant une vaste et inépuisable carrière à la population agricole.

1. A ce sujet, je me contenterai de dire pour le moment que bien que l'on puisse avoir ici beaucoup de choses supérieures à ce que l'on voit en Canada, j'étais cependant heureux de remarquer que pour beaucoup d'autres choses d'utilité absolue, le Canada est bien en avant de tout ce qui se produit ici du même genre.

La plupart des autres localités que je viens de mentionner ont été visitées pour m'assurer de ce qui en était, ayant reçu des lettres importantes de ces endroits me demandant des renseignements.

2. Généralement, je puis mentionner que lors d'une visite à une grande entreprise publique, j'ai vu qu'une certaine espèce de bois dont on se servait beaucoup dans les établissements manufacturiers, pouvait être obtenu du Canada mieux que partout ailleurs; on en fit venir une certaine quantité, et ce que j'avais supposé se trouva exact ; une compagnie se forma de suite, " la Compagnie des bois du Canada," et elle opère maintenant dans les bois canadiens. Il a été ainsi ouvert une nouvelle source de richesse pour le commerce canadien, à laquelle on n'avait encore jamais pensé.

3. Une autre compagnie, " La Compagnie des Terres Canadiennes-Ecossaises," est en voie de se former. Il y a 100,000 ouvriers respectables en Ecosse qui désirent émigrer avec leurs familles, mais comme leurs besoins journaliers absorbent tout leur avoir, ils ne peuvent partir. Ils ne regarderaient pas beaucoup où ils iraient, pourvu qu'ils pussent partir.

La compagnie se propose de payer leur passage et de les établir sur des terres en Canada,—cette avance devant lui être remboursée en travail.

Si les gouvernements locaux me secondent, cette compagnie commencera avec un capital de £100,000.

Cependant, la compagnie des terres veillerait, comme entreprise commerciale, à ce que tous les émigrants fussent robustes et respectables, et tels qu'il y aurait peu de risques qu'ils ne remplissent pas leurs engagements. En outre, la compagnie aurait la surveillance directe des établissements en Canada, et conduirait l'affaire de la manière dont les entreprises de ce genre sont ordinairement conduites, et mieux qu'aucun gouvernement, quelque fussent ses bonnes dispositions, ne pourrait le faire.

Je suis maintenant en négociations avec les différents gouvernements locaux à ce sujet.

4. Pendant la saison, j'ai trouvé de l'emploi d'avance à bon nombre d'émigrants, qui ne seraient pas partis sans cela. Je désire étendre ce système autant que possible, et je suis prêt à le mettre en pratique par tout le Canada, si on me le permet, et sans frais pour le département.

Je ne citerai qu'un exemple de l'excellence de ce plan, qu'il sera peut être avantageux au département de connaître :

Un père, son fils et son gendre, représentant trois fortes familles, qui sont pauvres mais robustes et capables de travailler, vinrent me trouver pour savoir ce qu'était le Canada et comment ils devaient s'y prendre pour y aller, etc. Je leur recommandai, puisqu'ils n'avaient pas assez d'argent pour s'y rendre tous ensemble, d'en envoyer deux d'entre eux de suite, pour lesquels je retiendrais de bonnes places à leur arrivée, et ils pourraient ensuite prendre des arrangements pour se faire suivre des autres. C'est ce qu'ils firent. Je les adressai à l'hon. Robt. Reid, de Belleville, en leur disant que s'il n'avait pas d'ouvrage à leur donner, il leur en trouverait. Ils partirent et écrivirent aux autres de les suivre, et leur lettre me fut remise par le père avant son départ. J'en annexe copie à ce rapport, car elle mérite d'être lue et est une preuve de ce que l'on peut faire de cette manière avec les résultats les plus satisfaisants.

Cela n'est qu'un exemple entre mille faits du même genre qui me sont passés par les mains durant la saison.

5. J'y annexe aussi un tarif de gages préparés pour l'information des émigrants, qui s'en déclarent toujours parfaitement satisfaits.

6. Je n'encourage pas beaucoup le départ des ouvriers supérieurs ou de ceux qui n'ont aucune aptitude pour les travaux de la ferme ; ils se plaignent trop, n'en savent pas assez, et nuisent aux autres. La terre, le travail et la richesse certaine forment le texte, la somme et la substance de toute ma propagande publique ou privée en faveur du Canada.

En terminant, je dirai que le levier est maintenant fermement implanté en Ecosse, et sous peu de temps, avec une somme raisonnable d'argent, je n'ai aucun doute que l'Ecosse enverra au Canada une large et forte émigration de colons loyaux et entreprenants.

Le tout respectueusement soumis.

DAVID SHAW.

SIDNEY, PRÈS BELLEVILLE.

CHER PÈRE ET CHÈRE MÈRE,—Depuis que je vous ai écrit nous avons, je vous l'assure, acquis de l'expérience. Lors de notre arrivée à Belleville, l'hon. Robt. Reid n'avait pas besoin d'hommes, mais il nous a trouvé des places. Nous sommes séparés; cependant nous pouvons nous voir facilement. Nous nous plaisons très-bien ici et donnerions beaucoup pour vous voir aussi avantageusement placés que nous le sommes. Je demeure chez le frère de Reid, et Charles chez un nommé Munroe. Nous sommes bien plus confortables que nous ne l'avons jamais été. Nous avons l'intention de nous diriger vers la forêt pendant l'hiver, vu que nous ne sommes engagés que pour six mois et que ce n'est que dans le cours de l'hiver et de l'automne que l'on peut défricher les terres. Comme émigrants, nous avons droit à 200 âcres chacun. Au terme de notre engagement nous pourrions entreprendre la culture de n'importe quelle ferme canadienne, et nous réussirions. Que ces quelques mots vous engagent donc à venir ici immédiatement, car nous sommes convaincus que vous vous y trouverez beaucoup mieux que vous ne l'êtes aujourd'hui en Ecosse. C'est ici que vous trouverez en abondance toutes les choses nécessaires à la vie, et dans ce pays, c'est à qui sera plus poli et hospitalier pour les émigrés. Croyez-le bien, si j'en avais le temps je pourrais vous dire bien des choses propres à vous encourager à venir nous joindre, et cela sans rien exagérer. Si vous pouviez venir avant le mois d'août, nous pourrions vous trouver une bien bonne situation où vous ferez deux fois plus d'argent qu'en Ecosse (antique et sombre Ecosse!) Je suis bien content de l'avoir quittée, car je n'ai, pour bien dire, jamais eu à manger avant de venir en Canada. Rappelez-vous que c'est pour votre plus grand avantage que nous insistons à ce que vous veniez ici; n'allez pas croire que nous avons le mal du pays, loin delà; je voudrais vous voir heureux et prospères; c'est aussi l'avis de Charles. Je sens que je vous ai été fort peu utile en Ecosse, et je suis convaincu qu'ici je puis vous rendre indépendants. Vraiment, quand je songe aux circonstances de mon départ d'Ecosse, et de mon arrivée ici, je ne puis m'empêcher, dans tout cela, de reconnaître le doigt de Dieu.—Ainsi

donc, prenez courage, venez ici, et tout ira bien. N'allez pas vous ruiner à acheter des hardes en abondance, car elles sont à aussi bon marché ici.—Maintenant, il faut que j'aille nourrir mes chevaux.—J'ai passé toute la semaine à herser, et nous allons commencer à labourer dans quelques jours. Charles fait très-bien ; il est grandement changé pour le mieux, * *

JAMES ANDERSON,
CHARLES MAGUIRE.

Gages payés aux cultivateurs pour la première année :—
Pour la seconde année, on peut s'attendre à beaucoup plus.
Les gages sont payés argent comptant, à des époques dont il est convenu.
Ces gages sont en sus de la nourriture et du logement.

			Stg.		
Pour les hommes habitués aux travaux manuels...environ			£20 00	=	$100 00
" non habitués		"	17 00	=	87 50
Jeunes gens habitués aux travaux manuels		"	15 00	=	75 00
" non habitués		"	12 10	=	62 50
Garçons d'environ	10 ans	"	2 10	=	12 50
"	12 "	"	5 00	=	25 00
"	14 "	"	7 10	=	37 50
Filles	12 "	"	2 10	=	12 50
"	15 "	"	4 00	=	20 00
"	18 "	"	6 00	=	30 00
Femmes			7 10	au-dessus.	

Les hommes mariés reçoivent des gages plus élevés, de £26 à £35 sterling par année, avec l'usage d'une maison, le bois de chauffage, et un lopin pour cultiver les pommes de terre, etc., mais sans la nourriture.

No. 13.

RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION DE BELFAST.

(M. C. Foy.)

Bureau Officiel d'Immigration Canadienne,
11, Rue Claremont,
Belfast, 22 décembre 1870.

A l'Honorable Ministre d'Agriculture.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport de mes opérations à cette agence pour l'année dernière.

J'ai fait 26 conférences dans les districts ruraux du nord de l'Irlande. Tel que j'y étais autorisé, j'ai dépensé £30 pour faire imprimer deux de mes conférences sous forme de pamphlets et d'affiches, et pour les faire distribuer. Pour faire voir de quelle utilité elles ont pu être, je me bornerai à dire qu'à la demande de leurs agents, les messieurs Allan, de la compagnie des vapeurs de Montreal, les ont fait réimprimer et circuler parmi leurs agents.

Je me suis procuré toutes les lettres favorables au Canada reçues des émigrés et les ai fait publier dans vingt des journaux les plus influents d'Irlande.

J'ai soigneusement extrait des journaux canadiens ou autres tous les discours prononcés en faveur du Canada, et les ai fait insérer dans les journaux irlandais. Je les ai aussi fait imprimer sous formes d'affiches et les ai fait distribuer aux différentes foires et sur les marchés du nord de l'Irlande.

En consultant le bilan du 10 du mois dernier, vous verrez que le faible montant que j'ai dépensé pour annonces et impressions a été réparti entre un grand nombre de journaux, et cela dans le but de les intéresser à la cause de l'émigration.

J'ai envoyé, il y a quelques mois, les noms de 267 émigrants du comté d'Armagh, un grand nombre desquels avaient l'intention de se rendre aux Etats-Unis, lorsque l'agent de messieurs Allan, frères, à Portadown, leur communiqua les pamphlets écrits par moi. J'ai expédié un grand nombre d'émigrants par le voilier de Tapscott, Smith et Cie., à destination de Québec.

Tous les émigrés du nord de l'Irlande sont restés en Canada, et plusieurs d'entre eux ont fait venir des parents et des amis. Je réitère ici un fait dont je suis pleinement convaincu, c'est que le nord de l'Irlande est le champ le plus fructueux du monde pour un agent d'émigration canadienne. La population est d'avance bien disposée en faveur du Canada. Elle est industrieuse et fort énergique ; bien plus elle est très affectionnée, à tel point que chaque émigrant parti cette année représente au moins deux personnes qu'il engagera à le suivre l'an prochain.

J'ai voyagé pendant 84 jours dans les districts ruraux de cette province. J'ai parlé du Canada aux gens qui étaient à la charrue comme aux cultivateurs dans leurs propres maisons. J'ai visité les foires et les marchés, et j'ai fait connaître d'avance mon arrivée au moyen d'affiches contenant des données avantageuses sur le Canada.

J'ai écrit plus de 100 lettres à la presse irlandaise sur "le climat du Canada," "le prix de la nourriture en Canada," "les gages en Canada," "le contraste entre le Canada et les Etats-Unis," etc. Pour copier mes lettres, je me suis fait aider par un ami, un jeune élève de l'université de la Reine, car ma correspondance était trop volumineuse pour la faire seul.

J'ai tout lieu de m'attendre à une émigration considérable pour le printemps prochain. Je suis convaincu que la publication et la distribution sur une grande échelle d'un pamphlet de la nature de celui dont j'ai eu l'honneur de vous envoyer le manuscrit par la malle du 1er de ce mois, auraient grandement l'effet d'accroître encore le chiffre de cette émigration. Mais s'il était possible de baisser le prix du passage, il est indubitable qu'un très grand nombre de

cultivateurs habiles, incapable de payer £6 6s. 0d., émigreraient s'ils pouvaient le faire pour £4. En Irlande, nous n'avons pas de ligues de l'émigration, ce qui fait que le nombre d'émigrés est moindre qu'en Angleterre, mais la classe des émigrés y est de beaucoup supérieure.

J'ai fait circuler un certain nombre des 4000 pamphlets que j'ai reçus du gouvernement d'Ontario, ainsi qu'un grand nombre de ceux reçus du gouvernement de la province de Québec. Je n'hésite pas à croire qu'ils sont appelés à faire du bien, mais une brochure, écrite dans le style simple du manuscrit que j'ai envoyé à votre département, serait beaucoup plus à la portée des classes ouvrières.

Bien que la tâche soit très ardue pour moi, je serais cependant d'avis de maintenir le système de circuler sans relâche dans les districts ruraux, de visiter les foires et les marchés autant que possible, et de s'aboucher de vive voix avec les cultivateurs.

J'ai l'espoir que le gouvernement fédéral comprendra la nécessité qu'il y a de diminuer le prix de passage, car, une fois ce privilége obtenu, l'émigration du nord de l'Irlande se dirigera en masse vers le Canada.

Je suis heureux et fier de mes succès, et surtout des lettres que j'ai reçues du Canada de cultivateurs qui me remercient de la classe d'hommes que je leur ai envoyés,—des hommes prêts tout de suite à prendre les mancherons de la charrue.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

CHARLES FOY.

No. 14.

RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION D'ANVERS.

(M E. SIMAYS.

BUREAU D'IMMIGRATION POUR LE GOUVERNEMENT DU CANADA,
ANVERS, décembre 1870.

MONSIEUR,—Le travail que j'avais commencé l'an dernier a été continué par moi avec toute la vigueur et le zèle dont je suis capable, malgré les difficultés de ma mission et le peu de résultats apparents qui en ont été jusqu'ici la suite, jusqu'au moment où j'ai dû me préparer à revenir en Canada, en conformité des instructions contenues dans votre lettre du 27 octobre, reçue par moi dans les derniers jours de novembre.

Pendant mon séjour en Belgique, je me suis mis en rapport journalier avec la population du pays, de toutes les classes,—ma connaissance des langues qui sont parlées et des habitudes qu'on y a, me rendant la chose comparativement facile.

Il y a en Belgique, et surtout dans les Flandres, un assez grand nombre de familles disposées à émigrer, et à émigrer au Canada. On sait que cette partie du continent européen est à peu près la plus chargée de population, mais malgré cela, comme l'extrême misère ne s'y fait pas sentir, les gens des classes pauvres, étant pauvres sans être absolument misérables, ne veulent pas laisser le peu qu'ils tiennent sans recevoir des garanties d'être sûrs d'améliorer leur sort par un changement de pays.

Là est la grande difficulté pour ces populations laborieuses, rangées et qui formeraient une émigration de l'espèce la plus favorable. Ces gens demandent de la part des autorités canadiennes des assurances, et dans beaucoup de cas, des avances que le Canada jusqu'ici n'a pas voulu faire entrer dans son système d'encouragements pour l'émigration.

A force d'efforts, cependant, j'ai pu engager un certain nombre de cultivateurs experts dans toutes les cultures, et surtout dans la culture et le traitement du lin, à se préparer à venir au Canada, à leurs frais, et sans les garanties que d'abord ils avaient exigées. Ne voulant pas cependant s'exposer à des mécomptes, plusieurs d'entre ces colons étant dans des circonstances au-dessus du besoin présent, ont résolu d'envoyer avec moi comme compagnons de mon retour, deux des leurs chargés par leurs camarades de s'enquérir des conditions qui accompagnent les octrois de terre dans les différentes parties du pays, d'explorer les terres, et au cas d'impressions favorables, de choisir, avec le consentement des autorités locales. un terrain de leur choix.

Vous comprendrez de suite, monsieur, l'importance de la mission de ces deux délégués de l'émigration belge : du rapport qu'ils feront dépendra oui ou non la création d'un courant d'émigration de la Belgique au Canada. Les Belges qui ont émigré dans les autres pays—j'entends parler des classes agricoles de la Belgique, comme les Belges qui y montrent des veilléités de se rendre en Canada—veulent s'établir par groupe, et mon opinion est que jamais on ne réussira à attirer une immigration agricole belge, sans favoriser cette tendance aussi naturelle qu'elle est légitime de s'établir ainsi comme en famille.

Ce qui précède est dans sa brièveté, tout l'exposé de la situation, et un plus long rapport serait tout à fait inutile à ajouter quelque chose d'important à la considération de la question de l'émigration belge.

Je ne crains pas d'affirmer que tout le zèle et le travail qu'un homme peut employer dans l'exécution d'une mission, comme celle que vous m'avez confiée, ont été par moi mis en usage ;

je tenais au succès plus que personne, et je crois sincèrement avoir semé au sein de la population de mon pays, la Belgique, des germes que le temps, de nouveaux efforts et quelques mesures d'encouragement peu coûteuses feraient selon moi développer.

A mon arrivée au Canada, je me propose d'héberger chez moi les deux colons pioniers qui vont m'accompagner, et si vous le permettez, de les diriger dans les recherches qu'ils auront à faire pour s'acquitter de la charge qui leur a été confiée par leurs associés.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
E. SIMAYS.

A l'Honorable Ministre d'Agriculture et de l'Immigration.

No. 15.

RAPPORT ANNUEL DES BUREAUX DU LAZARET DE LA GROSSE-ILE.

(F. MONTIZAMBERT, ECR., M. D.)

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, sous forme tabulaire, les rapports annuels des travaux et des dépenses de la station de la quarantaine à la Grosse-Ile, pour l'année 1870.

L'état des navires visités indique une augmentation sur l'année dernière de neuf navires et de plus de 3000 passagers.

Neuf navires ont dû subir une quarantaine régulière, et un autre a dû l'observer pendant une courte période.

2,717 immigrants ont été débarqués de ces navires infectés, et leurs effets nettoyés, purifiés et désinfectés à la division de salubrité.

En général, les immigrants du Royaume-Uni étaient bien portants. Un seul navire anglais—le steamer à hélice *Ganges*—a dû débarquer ses passagers. Cette mesure a été rendue nécessaire par l'apparation à bord de la rougeole et de la petite vérole pendant le voyage.

En sus de ces navires, le *Golden Age* à également fait la quarantaine, pour cause de fièvre jaune, de laquelle trois personnes étaient mortes dans le voyage de Rio de Janiero.

Cependant, cette saison a été comparativement salubre. 392 furent admis à l'hôpital et il n'y a eu que six décès, tandis que l'année dernière, les admissions se sont élevées à 495 et les décès à 44.

Les cas de petite vérole étaient très-malins, surtout parmi les Allemands et Prusso-Polonais, mais les autres maladies contagieuses étaient d'un caractère moins violent que l'an dernier, et le typhus qui sévissait alors cruellement a heureusement fait défaut cette année.

Des $200 alloués pour réparations, $165.15 ont été appliquées à l'achèvement des plafonds des hôpitaux affectés aux malades de la fièvre et de la rougeole, Nos. 1 et 2, et à leur construire de courtes cheminées.

Avec votre approbation et le concours des autorités, les hommes de la station, au nombre de 21, ont été enrôlés comme détachement de la brigade d'artillerie de place de Québec, mais seulement pour le service de la Grosse-Ile, et m'étant rendu propre à cette charge en obtenant des certificats de l'école militaire de Québec, j'ai reçu le commandement de ce détachement comme officier de la brigade.

En sus des carabines à bascule dont il est armé, la charge de trois canons de place, lui est aussi confiée. Ces pièces furent laissées lors du retrait des artilleurs royaux de la station. Il est déjà assez au fait des exercices de cette arme pour en avoir été complimenté par l'officier-inspecteur, et il est maintenant en bonne voie de devenir aussi capable de faire le service que l'était le corps d'artilleurs royaux qui a été maintenu depuis tant d'années à cette station.

Je fais de plus rapport que de la maison que j'occupe, on ne peut voir la place d'ancrage. Je ne puis, par conséquent, surveiller avec autant de vigilance que de mon ancienne habitation les navires tenus en quarantaine, bien que cette surveillance soit essentielle au bon accomplissement de mes devoirs.

Celle que j'occupe à présent se trouve aussi être la seule qui convienne à un officier de santé, de sorte que l'on n'est plus en mesure, comme cela a toujours été autrefois, de fournir le local à une augmentation du personnel des médecins, advenant le cas d'une épidémie ou d'un surcroit de travaux.

Pour les raisons ci-dessus, j'appelle respectueusement votre attention sur la nécessité urgente qu'il y a de construire sans retard une maison sur l'emplacement de celle détruite par le feu en octobre 1869.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FREDERICK MONTIZAMBERT, M. D., Edin., etc.
Surintendant Médical.

A l'Honorable Ministre de l'Agriculture, Ottawa.

Etat détaillé de la dépense de la Station de la Quarantaine, Grosse-Isle, pour l'année de calendrier, 1870.

1870.			$ cts.	$ cts.
Avril 25..	Balance du bordereau du parti de l'hivernage		....	339 70
30	Bordereau pour avril		243 95	
	Chariage, Édouard Jolicœur		15 00	
				258 95
Mai 31	Bordereau pour mai		774 32	
	Chariage, Éd. Jolicœur	$57 00		
	Lavage de l'hopital, Hurst	3 20		
			60 20	
	Medécines, J. E. Burke	74 30		
	Douceurs, R. Shaw	89 75		
			164 05	
	Impressions et papeterie, Middleton et Dawson		71 26	
	Service du bateau à vapeur, P. Turgeon		232 25	
	Réparations—Aux hôpitaux, Mathieu	161 15		
	Au four, G. Boulet	5 00		
			166 15	
	Dépenses contingéntes—Infirmier envoyé avec des marins, etc.		5 95	
	Provisions—Farine, M. Connolly	61 45		
	Marchandises sèches, Hamel Frères	67 26		
	Huile de charbon, Vallerand & Co	17 20		
	Feronnerie, Chinic & Beaudet	10 98		
	Cordage, J. Gaudray	4 02		
	Peinture et huile, J. Fiset	16 67		
	Paille, F. Verzina	26 25		
	Viande et légumes, W. Doran	31 80		
	Lait et beurre, J. Anderson	15 97		
		251 60		
	Produits de la vente de divers articles	64 53		
			187 07	
				1,661 25
Juin 30	Bordereau pour juin		772 32	
	Chariage, E. & M. Jolicœur	78 00		
	Lavage de l'hôpital, E. Hurst	18 00		
			96 00	
	Médecines, J. E. Burke	15 18		
	Douceurs, R. Shaw	35 80		
			50 98	
	Impressions, Middleton and Dawson		17 30	
	Service du bateau à vapeur, P. Turgeon		128 80	
	Allocation de transport	200 00		
	do do à l'infirmier	2 00		
			202 00	
	Provisions—Farine, M. Connolly	66 37		
	Poêles, Mme. A. Kane	50 40		
	Meubles de bureau, W. Drum	63 50		
	do Leger and Rinfret	34 44		
	Armoire de sûreté, J. W. Reid	33 25		
	Divers, Hamel Frères	7 70		
	Chaux, F. Bedard	7 38		
	Bardeaux, J. Pickard	4 40		
	Cheminées de lampe, Vallerand	3 40		
	Viande et légumes, W. Doran	48 50		
	Lait et beurre, Anderson	42 95		
		362 29		
	Produit de la vente de pain, etc., etc	36 90		
			325 39	
				1,592 79
Juillet 31	Bordereau pour juillet		774 36	
	Chariage, E. M. Jolicœur	48 00		
	Lavage de l'hôpital, E. Hurst	16 80		
			64 80	
	Medécines, J. E. Burke	39 35		
	Douceurs, R. Shaw	54 85		
			94 20	
	Service du bateau à vapeur, P. Turgeon		150 40	
	A Reporté		....	

ETAT détaillé de la dépense de la Station de la Quarantaine, Grosse-Isle, pour l'année de calendrier 1870.—*Suite.*

			$ cts.	$ cts.
	Report			
Juillet 31	Dépenses contingentes—Infirmier envoyé avec des marins		2 20	
	Provisions—Farine, M. Connolly	$69 85		
	Feronnerie, Chinic and Beaudet	4 22		
	Forgerons divers, Vezina	1 30		
	Viande, etc., W. Doran	31 50		
	Lait et beurre, J. Anderson	45 87		
		152 74		
	Produit de la vente de divers	70 90		
			81 84	
				1,167 80
Août 31	Bordereau pour août		774 32	
	Chariage, E. Jolicœur	46 50		
	Lavage de l'hôpital, E. Hurst	6 40		
			52 90	
	Service du bateau à vapeur, P. Turgeon		121 83	
	Papeterie, Brousseau, (1868)		10 55	
	Dépenses contingentes—Homme de police envoyé avec des marins		2 00	
	Provisions—Farine, M. Connolly	39 85		
	Viande, etc., W. Doran	11 00		
	Lait et beurre, J. Anderson	7 77		
	Bières, M. Jolicœur	2 50		
	Clous de cuivre, S. J. Shaw	0 60		
		61 72		
	Produit de la vente de divers	32 07		
			29 65	
				991 25
Septembre 30	Bordereau pour Septembre		772 32	
	Chariage, Ed. Jolicœur		45 00	
	Service du bateau à vapeur, P. Turgeon		122 25	
	Dépenses contingentes—Missionaire Catholique Roman.	100 00		
	do Protestant	100 00		
	Dépenses des bateliers à St. Jean	4 00		
			204 00	
	Réparations—Jeandreault, St. Jean, à une chaloupe		4 50	
	Provisions—Farine, M. Connolly	26 40		
	Feronnerie, J. Fiset	9 93		
	Cordage, J. Gaudry	4 39		
		40 72		
	Produit de la vente de pain et autres articles	25 66		
			15 06	
				1,163 13
Octobre 31	Bordereau pour Octobre		774 36	
	Chariage, Ed. Jolicœur		46 50	
	Service du bateau à vapeur, P. Turgeon		200 00	
	Provisions—Feronnerie, Chinic and Beaudet	26 75		
	Viande, etc., W. Doran	12 00		
	Feronnerie, J. Fiset	3 51		
	Feutre, etc., J. & W. Reid	5 50		
	Planches, etc., J. Vezina	1 82		
		49 58		
	Produit de la vente de divers articles	28 95		
			20 63	
				1,041 49
Octobre 31	Avances, bordereau du parti de l'hivernage			565 00
	Total			$8,781 36

RAPPORT ANNUEL.—Hôpital de la Quarantaine, Grosse-Ile, 1870.

	Distribution.				Admissions.								Décès.								Sortis convalescents.				Religions.		
Pays.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.	Choléra.	Diarrée et dysenterie.	Fièvre.	Petite vérole.	Fièvre écarlate.	Rougeole.	Maladies contagieuses.	Total.	Choléra.	Diarrée et dysenterie.	Fièvre.	Petite vérole.	Rougeole.	Maladies contagieuses.	Fièvre écarlate.	Total.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.	Catholiques romains.	Protestants.	Total.
Angleterre...............	5	30	42	77	....	6	....	20	....	16	35	77	....	....	....	....	...	1	....	1	5	30	41	76	4	73	77
Irlande..................	2	....	....	2	....	....	....	2	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	2	2	....	2
Ecosse...................	1	....	....	1	....	....	1	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	1	....	1	1
Allemagne................	9	15	12	36	....	2	....	26	....	....	8	36	....	1	....	2	....	....	....	3	9	14	10	33	8	28	36
Norvège..................	6	99	170	275	....	5	....	2	....	159	109	275	....	....	....	....	....	1	....	1	6	99	169	274	....	275	275
Canada...................	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	1	1	....	....	...	....	....	1	....	1	....	....	....	....	1	....	1
Totaux......	23	145	224	392	....	13	1	50	....	175	153	392	....	1	....	2	...	3	....	6	23	143	220	386	15	377	392

Naissance : un, garçon, Norvégien.

F. MONTIZAMBERT, M.D., Edin.,
L. R. C. S., etc., Surintendant Médical.

RAPPORT ANNUEL des navires visités

No.	Désignation.	Capitaine.	Port.	Départ.	Arrivée.	Cargaison.
1	Navire, Lake Ontario......	Bernson	Liverpool.......	Mars 27....	Avril 21....	Générale
2	,, Lake Erie.........	Slater	London	,, 30...	,, 27....	,,
3	,, Lake Superior.....	Ritchie	Liverpool.......	Avril 7....	Mai 4.....	,,
4	S. à hélice, Tweed	Duff.............	London	,, 28....	,, 15.....	,,
5	,, Ganges	Mason...........	,, ...	,, 27....	,, 16.....	,,
6	Barque, Washington	Hanschildt	Hamburg	,, 1er..	,, 31.....	,,
7	Navire, Argonaut.........	Flood	Christiania	,, 10....	Juin 1er...	Lest ....
8	,, Theresa	Isaacson	Bergen.........	,, 20....	,, 2.....	,,
9	,, Edda	Anderson	Christiania	,, 15....	,, 2.....	,,
10	Barque, Rjukan	Hansen...... ...	Skien	,, 15....	,, 3.....	,,
11	Nord Stiernen	Larsen	Bremen	,, 5....	,, 3.....	Générale
12	Barque, Skien	Melanchton......	Skien	,, 15....	,, 6.....	Lest ....
13	Navire, Laurdal	Pedersen	Porsgrund......	,, 15....	,, 7.....	,,
14	Barque, Lesseps	Hansen..........	Bergen.........	Mai 4.....	,, 9.....	,,
15	,, Concordia	Christiamer......	Christiania	Avril 18.. .	,, 10.....	,,
16	Navire, Strathblane.......	Poe	Liverpool.......	Mai 8......	,, 12.....	Générale
17	Barque, Anna Delius......	Iversen	Christiania	,, 1er....	,, 18.....	Lest ....
18	Navire, Rooka............	Stoeden..........	,, ...	Avril 24....	,, 19.....	,,
19	Barque, Fridleef	Vogt	Zoedestrand	,, 27....	,, 19.....	,,
20	,, Franklin	Winanes....... .	Drontheim	Mai 1er....	,, 19.....	,,
21	Navire, Protector.........	Falck.	Stavanger	Avril 29....	,, 19.....	,,
22	Barque, Iris	Mortensen	,, ...	Mai 5.....	,, 19.....	,,
23	,, Gazelle..........	Warness.........	Bergen.........	,, 11.....	,, 19.....	,,
24	,, Colonist..........	Baarsrud	Drammen	,, 1er...	,, 19.....	,,
25	,, Lenaro...........	Thorvilsden......	Rûsoer.........	,, 2.....	,, 19.....	,,
26	,, Columbia	Hansen..........	Christiania	Avril 26....	,, 20.....	,,
27	,, Askeer....	Dechrvann.......	Drammen	Mai 5.....	,, 21.....	,,
28	Navire, Josephina	Smith	Christiania	Avril 27....	,, 21.....	,,
29	Barque, Maryland	Hansen..........	Bergen.........	Mai 5.....	,, 21.....	,,
30	,, Flora	Maulin	Drammen	,, 5.....	,, 23.....	,,
31	Navire, Harmonie	Fuglesang.......	Bergen.........	,, 6.....	,, 23.....	,,
32	Barque, New Brunswick ..	Larsen	Nanzos.........	,, 12.....	,, 25.....	,,
33	Navire, Mercator	Berntsen	Bergen.........	Avril 29....	,, 25.....	,,
34	Barque, Hebe	Hansen..........	Stavanger	Mai 17.....	,, 29.....	,,
35	,, Fauna	Hansen..........	Christiania	,, 9.....	,, 29.....	,,
36	,, Canada...........	Simmons	Greenock.......	,, 1er...	,, 29.....	Charbon..
37	Navire, Galatea...........	Pettersen	Bergen.........	,, 22.....	Juillet 8....	Lest ....
38	S. à hélice, Ganges	Mason...........	London	Juin 25	,, 13....	Générale
39	Navire, Atlas.............	Larsen	Christiania	Mai 25.....	,, 14....	Lest ....
40	,, Lake Erie	Roberts..........	Liverpool.......	Juin 23....	,, 25....	Générale
41	,, Minerva............	Torrance	,, ...	,, 28....	,, 30....	,,
42	,, Golden Age.........	Quick	Rio de Janerio..	,, 18....	,, 30....	Lest ....
43	Barque, Nordlyset	Christophersen ...	Christiania	Mai 14.....	Août 5....	,,
44	,, Kong Soerve......	Hansen..........	,, ...	Juin 11....	,, 8....	,,
45	Brick, Kong Carl	Gundersen	,, ...	,, 24....	,, 27....	,,
46	Navire, Undine....... ...	Thorsen	Stavanger	,, 30....	Septembre 2	,,
47	,, St. Leonards........	Newman	London	Août 1er...	,, 11	Générale
48	Barque, Spartan	Campbell	Greenock... ...	Juillet 31...	,, 11	Charbon..
49	Brigantin, Empress	Watkins.........	Halifax	Août 29	,, 12	Sucres ..

à la Station de la Quarantaine, Grosse-Isle, pour 1870.

Passagers. C.	Passagers. E.	Equip'ge.	Naiss'ce	Décès.	Malades	Consigné à	Libérés.	Observations.
....	37	29	..	..	....	Coalthurst et McPhie ...	Avril 21....	Tous bien.
1	233	36	..	..	....	,, ...	,, 27....	"
2	309	38	..	1	1	Thompson et Murray....	Mai 4.....	Un enfant mort d'une effusion au cerveau. Un matelot de la fièvre.
2	537	46	2	1	....	Ross et Cie.............	,, 15.....	Un enfant né prématurément; mort trois jours après.
8	749	49	1	1	21	Ordre..................	,, 19.....	Rougeole et petite vérole. Débarqués.
5	92	14	..	1	....	Beling et Lamothe	,, 31.....	Un homme de 58 mort de pneumonie.
....	247	19	..	2	....	,, ...	Juin 1.....	Deux enfants morts d'une bronchite.
32	328	16	1	1	4	Falkenberg et Cie......	,, 2.....	Un mort d'une bronchite. Quatre cas de diarrhée maligne.
7	306	15	1	1	7	,, ...	,, 5.....	Rougeole. Débarqués.
10	263	16	..	2	....	Hans Hagens...........	,, 3.....	2 enfants morts de froid et de débilité.
2	313	15	4	1	20	Beling et Lamothe	,, 10.....	Petite vérole. Débarqués.
1	148	16	..	..	....	Order..................	,, 6.....	Tous bien.
18	333	16	3	2	12	Falkenberg et Cie.......	,, 12.....	Rougeole. Débarqués.
4	300	18	..	2	....	Ordre..................	,, 9.....	Homme de 74 ans mort de pneumonie, et un enfant des suites d'une chute.
....	286	15	2	..	....	Falkenberg et Cie.......	,, 10.....	Tous bien.
....	509	43	..	3	. ..	Allans, Rae et Cie......	,, 12.....	Trois enfants morts de mésentérie.
....	298	16	1	1	....	Falkenberg et Cie.......	,, 18.....	Femme de 71 ans morte de dyssenterie.
....	367	17	1	..	....	Ordre..................	,, 19.....	Tous bien.
....	274	14	2	..	....	Falkenberg et Cie.......	,, 19.....	"
7	321	16	1	..	....	Hans Hagens...........	,, 19.....	"
13	405	22	4	3	....	Falkenberg et Cie.......	,, 19.....	3 enfants morts de diarrhée et débilité.
....	159	12	..	..	....	,, ...	,, 19.....	Tous bien.
3	308	17	2	1	65	,, ...	,, 22.....	Rougeole. Débarqués.
....	307	14	2	..	1	Ordre..................	,, 19.....	Un enfant mort de diarrhée.
....	67	15	1	..	....	,, ...	,, 19.....	Tous bien.
1	270	12	1	..	....	Falkenberg et Cie.......	,, 20.....	"
....	175	13	..	1	....	Hans Hagens...........	,, 21.....	Un enfant mort d'une bronchite.
10	310	19	1	..	....	Ordre..................	,, 21.....	Tous bien.
6	278	15	..	1	....	,, ...	,, 21.....	Un enfant mort de froid et de débilité.
....	180	14	1	1	...	,, ...	,, 23.....	Un viellard mort de phtysie.
4	258	13	1	2	....	,, ...	,, 23.....	Un enfant né le 9, mort le 19. Un matelots mort de phtysie.
2	266	13	1	4	40	,, ...	,, 28.....	Rougeole et variole. Débarqués.
....	402	19	6	5	15	Falkenberg et Cie.......	,, 29.....	Rougeole. Débarqués.
3	262	15	1	..	....	,, ...	,, 29.....	Tous bien.
....	270	13	..	..	....	Ordre..................	,, 29.....	"
....	......	23	..	..	2	Benson et Cie...........	,, 29.....	2 matelots convalesc. de la petite vérole.
....	281	22	1	..	....	Falkenberg et Cie.......	Juil. 8.....	Tous bien.
5	720	49	1	1	....	Ross et Cie............	,, 13.....	Un enfant mort de mésentérie.
....	343	17	..	..	1	Ordre..................	,, 14.....	" " pneumonie.
6	176	33	..	1	1	Cuthbert et McPhie	,, 25.....	Femme morte de débilité générale. Un homme d'une hernie.
....	186	39	..	..	....	Allans, Rae et Cie	,, 30.....	Tous bien.
....	......	23	..	3	1	Ordre..................	Août 2.....	Trois morts de la fièvre jaune. Un malade de la jaunisse.
8	200	12	1	8	....	Falkenberg et Cie.......	,, 5.....	Huit enfants morts de la diarrhée, de froid et de débilité.
....	245	12	2	..	....	Shipman...............	,, 8.....	Tous bien.
....	234	14	..	..	....	Falkenberg et Cie.......	,, 27.....	"
35	112	19	1	1	....	Ordres.................	Septembre [illegible]	Enfant mort d'encéphalite scrofuleuse.
8	269	36	..	1	....	Pemberton et Cie.	,, 11	Enfant mort de la mal. de l'ép. dorsale.
....	......	18	..	1	....	Dewolf et Powell	,, 11	Matelot mort d'une maladie de cœur.
....	......	9	..	1	....	J. Mitchell et Cie.	,, 12	Enfant du capitaine, mort de la diarrhée.
203	12,933	1,016	46	54	194			
	203							
	13,136							

F. Montizambert, M.D., Edin., etc.,
Surintendant Médical.

No. 16.

RAPPORT ANNUEL DU BUREAU DE LA QUARANTAINE, HALIFAX.

CHAS. J. GOSSIP, M.D.)

BUREAU DE LA QUARANTAINE,
HALIFAX, N.-E., 24 février 1871.

J. C. Taché, écr.,
Député du Ministre de l'Agriculture,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément à votre invitation, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de votre département, le rapport suivant des travaux du bureau de la quarantaine, Halifax, N.-E., pour l'année de calendrier 1870.

En 1870, j'ai abordé et visité les navires suivants, en outre des steamers et voiliers ayant des passagers d'entrepont.

Le 23 mars, le steamship *City of Brussels*, de Liverpool, G.B., à destination de New-York, a fait escale dans ce havre pour s'approvisionner de charbon. Un de ses passagers de chambre (M. Tilton, de Boston) avait la petite vérole. Avec la permission de son honneur le maire et de l'officier de santé de la ville, le malade fut transporté à l'hôpital de la cité, où il a fini par se rétablir. Ce steamer n'ayant ni passagers ni cargaison pour Halifax, il lui fut permis de prendre du charbon sous la surveillance des autorités, et il s'est remis en route pour New-York le même soir.

Le 16 avril, paquebot-poste *Delta*, sous le commandement du second (Mara), le capitaine (Shaw) ayant été laissé aux Bermudes à cause d'un accident,—appartenant à MM. Cunard et Cie., d'Halifax,—de St. Thomas *viâ* les Bermudes, avec un des chauffeurs malade de la petite vérole. J'ai immédiatement commandé au second d'éloigner du quai le steamer qu'il y avait accosté, ignorant, ainsi qu'il l'a dit, qu'il eut à bord un cas de petite vérole ou de maladie contagieuse. Le 18 (lundi), avec la permission du conseil de salubrité, le malade fut transféré à l'hôpital de la cité, d'où il est ensuite sorti guéri. Après le transfert du malade, le *Delta* a été complètement nettoyé, désinfecté et son équipage vacciné. Il est ensuite resté en quarantaine jusqu'au 22 (vendredi), date où il lui a été permis de reprendre la mer.

Le 1er juin, le paquebot-poste *City of Antwerp* (ligne Inman), de Liverpool, G.B., *viâ* Queenston, avec les malles, etc., pour Halifax, avec un cas de petite vérole. Les autorités de la ville refusèrent de laisser transporter le malade à l'hôpital de la cité. J'ai pris immédiatement toutes les précautions pour tenir le cas isolé; j'ai placé des gardes à l'effet d'empêcher toute personne de visiter ou de quitter le navire, et ensuite j'ai permis de mettre les malles et le chargement à terre. Le *City of Antwerp* est parti de ce port vendredi matin à 3 heures (3 juin) emportant avec le malade de la petite vérole.

Le 7 juin, le paquebot-poste *Alpha*, propriété de MM. Cunard et Cie., d'Halifax, de St. Thomas *viâ* les Bermudes. Dans la traversée à St. Thomas, après avoir quitté les Bermudes, trois cas de petite vérole apparurent. Les malades furent débarqués à St. Thomas et le steamer complètement nettoyé et désinfecté. Douze jours après son départ de St. Thomas, l'*Alpha* est arrivé ici, et comme nul autre cas de maladie ne s'est déclaré à bord, et il lui a été permis de continuer sa route.

Le 11 juillet, le brick *Jno. McDonald*, de Philadelphie, avec un cas de fièvre bilieuse intermittente. Le malade a été envoyé à l'hôpital.

Le 13 juillet, la goëlette américaine *Franck A. Williams*, venant de la pêche, et ayant à bord un cas de fièvre thyphoïde. Donné les soins de l'art, et la goëlette est reparti le lendemain matin, son patron ayant refusé de laisser conduire le malade à l'hôpital.

Le 19 juillet, la barque *Prima Dona*, de la Nouvelle-Orléans, à destination du Havre. Le patron (Perkins) souffrait d'une hémoptysie et manifesta le désir d'être débarqué à Halifax.

Le 24 juillet, le brick *Marcella* (McEachren, capitaine),—propriété de MM. T. Butler et Cie., d'Halifax,—de Cuba. La femme du capitaine était morte dix jours avant l'arrivée du brick à Halifax. Maladie non contagieuse.

Le 2 août, le brick *Ruth* (Allan, capitaine), de San Iago de Cuba, à destination de Montréal ; S. McLean, le capitaine, et deux matelots moururent à San Iago. Un matelot malade à bord d'une fièvre bilieuse intermittente a été envoyé à l'hôpital.

Le 5 août, le steamer *Carlotta* (Colby, capitaine), de Portland. Dans le voyage à Halifax, un enfant de deux ans est mort de convulsions.

Le 9 août, le brick *Mirella*, (Smith, capitaine), de Falmouth, Jamaïque, avec un cas de fièvre bilieuse intermittente. Le malade a été envoyé à l'hôpital. Un matelot est mort dans le voyage de la Jamaïque.

Le 11 août, le S.S.M. *Lapwing*, de la Jamaïque, *viâ* les Bermudes. Les malades de la fièvre bilieuse intermittente étaient tous convalescents avant l'arrivée aux Bermudes, mais le navire avait fait là quarantaine, ce qu'il ne l'empêcha pas de hisser le pavillon de visite en entrant dans ce port.

Le 12 août, la frégate anglaise *Dart*, de la Havane, avec un convalescent de la fièvre jaune.

Le 31 août, le S.S.M. *Racoon*, des Antilles, avec un convalescent de la fièvre jaune.

Le 10 octobre, le brick *Kingston* (Woods, capitaine),—propriété de MM. Kinnear et Cie., d'Halifax,—de Cuba. Deux matelots morts de la fièvre jaune dans la traversée à Halifax.

Bien qu'un nombre considérable de décès ait eu lieu à bord des navires à destination de ce port, ce qui précède indique néanmoins que je n'ai pas eu à faire rapport d'un seul décès pendant l'année.

L'on m'a donné à entendre que l'honorable ministre des travaux publics avait réglé l'acquisition de l'île Lawlor comme station de quarantaine. J'ai l'espoir que durant l'été de 1871, l'on prendra les mesures de faire construire des édifices convenables sur cette île, afin d'éviter à l'avenir l'inconvénient causé par le manque d'un hôpital de quarantaine dans ce port.

Pendant la forte tempête du 4 septembre dernier (dimanche matin), la grande embarcation de ce bureau s'est détachée du quai de la Reine, et elle a souffert assez de dommage pour faire craindre qu'il soit impossible de la réparer. Si l'on exécute des travaux sur l'île Lawlor l'été prochain, il sera nécessaire d'avoir une grande chaloupe pouvant résister à une forte mer, et je suggère en conséquence que celle-ci soit vendue et remplacée par une neuve. Une chaloupe comme celle qu'il faudra coûterait probablement de $80 à $100. Les voiles, rames, etc., sont sauvés et en bon ordre. Après qu'elle sera réparée comme à l'ordinaire le printemps prochain, la petite chaloupe sera en bon état de service. La propriété du département désignée dans mon rapport de l'année dernière, est encore sur l'île Lawlor, sans les soins de M. Devlin, le préposé (steward) domicilié sur l'île.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant-serviteur,

CHAS. J. GOSSIP, M.D.,
Médecin-visiteur,
Port d'Halifax, N.-E.

No. 17.

RAPPORT ANNUEL DU BUREAU DE LA QUARANTAINE DE ST. JEAN, (N.B.)

(G. J. Harding, Ecr., M.D.)

St. Jean, Nouveau-Brunswick,
Puissance du Canada, 23 janvier 1871.

Monsieur,—J'ai l'honneur de transmettre à l'honorable ministre d'agriculture un rapport complet des opérations de la station de la Quarantaine, Ile-aux-Perdrix, ainsi qu'un état de toutes les dépenses encourues à ce port pendant l'année 1870, accompagné du compte de mes dépenses contingentes depuis le 1er juillet dernier, avec pièces justificatives à l'appui; comme depuis le 1er juillet dernier, le payeur fédéral de cette localité n'avait pas reçu d'ordre d'acquitter les dépenses contingentes de mon bureau, se montant à $34 29, je les ai payés sur mes propres fonds, et vous en transmets les quittances.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

G. Hardinge, M.D.,
Médecin-visiteur.

J. C. Taché, écr.,
Député-Ministre de l'Agriculture.

Monsieur,—Je vous transmets sous ce pli mon rapport à l'honorable ministre de l'agriculture et de l'immigration, sur les opérations de la station de la Quarantaine, Ile-aux-Perdrix, pour l'année 1870, avec un état détaillé comprenant les salaires:—

Rapport pour l'année expirée le 31 *décembre* 1870.

Durant l'année les navires arrivés à ce port ne contenaient pas de maladies tenues de faire la quarantaine, et je n'ai pas cru, non plus, qu'il était nécessaire, pour la protection de la ville, de détenir les vaisseaux au-delà du temps nécessaire pour les purifier, fait qui se produit constamment dans une localité où il entre tant de navires venant de tous les ports. Aidé de mes bateliers, je n'ai pas cessé d'exercer la plus stricte surveillance sur les bâtiments, à leur entrée, afin de m'assurer que la loi de quarantaine n'était pas violée par négligence de la part de ceux qui sont chargés de faire exécuter cette loi. Dans tous les cas, les règlements ont été observés par les capitaines et les pilotes; je puis en excepter un, cependant, survenu le 18 février dernier. Le steamer international, *New Brunswick*, débarqua deux passagers de Portland, Maine, chez lesquels se déclara subséquemment la "varioloïde." Les pustules firent leur apparition sur le corps de l'un peu de temps après son arrivée, et dix jours après sur le corps de l'autre. Le capitaine et l'équipage n'avaient pas observé que cette maladie faisait des ravages à bord et en ignoraient complètement l'existence; il me fut donc impossible de trouver des motifs suffisants de porter plainte contre le capitaine qui avait reçu les actes de la quarantaine. Les malades furent logés dans des salles isolées et personne autre ne fut atteint de la contagion. Tout le temps que dura la petite vérole aux Etats-Unis, l'on prit bien soin ensuite d'inspecter les passagers avant leur débarquement. Aujourd'hui ils prennent toutes les précautions possibles lorsqu'ils apportent des cadavres, ce qui autrefois se faisait sans souci aucun ou même sans connaître la maladie qui avait produit la mort. A l'heure qu'il est, les cadavres ne peuvent plus être transportés à moins d'un certificat attestant

que la maladie n'était pas infecte, ou si elle est infecte, il faut alors une permission afin que l'on prenne toutes les précautions nécessaires, scellant hermétiquement le cercueil. Depuis le premier décembre dernier, conformément à ces instructions, plusieurs cadavres ont été transportés par ce moyen.

Tout le temps que la petite vérole fut épidémique à New-York, au commencement de l'année, je visitai les différents navires qui en arrivaient directement; je leur permis à tous de poursuivre leur voyage, ayant constaté que la maladie n'existait pas à bord. Le 21 avril, le steamer *Syrian* arriva de Glasgow et Liverpool, *viâ* Halifax, ayant à bord 18 passagers en bonne santé; ce fut le premier navire à passagers qui recevait la permission de poursuivre sa route.

Le 3 de mai, le navire *Abyssinian* arrivait de Savannah, jettait l'ancre près de l'Ile-aux-Perdrix et arborait le pavillon de la quarantaine. Le second avait la dissenterie en partant et un des hommes de l'équipage avait souffert de la même maladie pendant la traversée. Après avoir inspecté la bâtimeno, je constatai que les deux malades étaient revenus à la santé, sauf un reste de débilité, et qu'il n'y avait plus de danger à redouter. Le navire fut donc acquitté après avoir été purifié.

Le steamer *Syrian* revint le 29 juillet, à son second voyage de Glasgow et Liverpool, *viâ* Halifax, avec 30 passagers. Il lui fut permis de poursuivre sa route après purification.

Le steamer *Dorion* arriva, le 12 septembre, de Glasgow et Liverpool, *viâ* Halifax, avec 25 passagers; il lui fut permis de continuer son voyage et d'entrer en douane après inspection.

Le brig *Maggie Cross* fut inspecté le 24 novembre, venant de la Havane; il partit le 2. Deux hommes de l'équipage avaient eu la fièvre jaune à la Havane; personne de malade à bord pendant la traversée ou à son arrivée. Il lui fut permis de partir après purification.

Au commencement de l'été, prévoyant qu'un grand nombre d'émigrés pourraient arriver, je fis de nouveaux préparatifs à la station de la Quarantaine, Ile-aux-Perdrix, peu dispendieux il est vrai, mais suffisants pour être prêt à recevoir les malades. Comme les vieux tuyaux de poële n'étaient pas sûrs, j'en fis poser de nouveaux, et de la paille fut envoyée à l'île, où elle reste emmagasinée; toutes ces dépenses avaient été prévues le 1er juillet dernier, fin de l'année fiscale. Depuis cette époque il a été fait peu de dépenses à l'établissement, à part ce qu'il en a coûté pour placer de nouveaux appuis sous l'abri destiné aux immigrés en bonne santé, précaution qui préservera l'édifice pendant l'hiver. Je recommande que l'on place de nouvelles solives sous l'édifice l'année prochaine.

Je dois aussi informer l'honorable ministre de l'agriculture que les hôpitaux à la station, destinés aux immigrés malades, et aux marins atteints de maladies infectes sont prêts et qu il n'y manque que quelques articles de literie pour le cas où il viendrait un grand nombre d'immigrants l'an prochain ou plus tard.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

G. J. Harding, M.D.,
Médecin-visiteur, port de St. Jean.

Station de la Quarantaine, St. Jean, N.-B.,
23 janvier 1871.

J. C. Taché, écr., M.D.,
Député-Ministre de l'Agriculture, Ottawa.

No. 18.

RAPPORT ANNUEL SUR L'HOPITAL DE LA MARINE ET DES ÉMIGRÉS, QUÉBEC.

(P. WELLS, ECR.)

Hôpital de la Marine,
Québec, 13 février 1871.

Les syndics de l'hôpital de la marine et des émigrés de Québec ont l'honneur de soumettre leur rapport annuel suivant :

Les dépenses encourues pour le maintien de l'hôpital pendant l'année 1870, se sont élevées à $20,016 03. Sur cette somme $15,500 03 ont été à la charge du gouvernement de la Puissance, la balance, savoir $4,516 00, a été soldée comme suit :

Par octroi de la province de Québec	$4,000 00
" loyer de grève	160 00
" pension du médecin interne	200 00
" idem du fils de la matrone	30 00
" idem des malades	117 50
" vente de cendres	8 50
	$4,516 00

Les divers états qui accompagnent le présent fournissent tous les renseignements désirables quant aux détails des dépenses.

Le rapport annuel du médecin interne peut se résumer comme suit :

Nombre de malades restés à l'hôpital le 31 décembre 1869	53	
" d'admission	1,421	
		1,474
" de sorties	1,375	
" de décès	51	
" de malades restant à l'hôpital le 31 décembre 1870	48	
		1,474
Durée moyenne de séjour	18⅓ jours	
" collective	27,063 "	
Mortalité par cent	$3\frac{3}{7}$	

Les syndics n'ont, relativement à leur administration, que bien peu de chose à ajouter aux remarques contenues dans leurs rapports annuels précédents ; cependant, grâce au mode de contrôle qu'ils ont adopté, ils ont pu réduire cette année le coût de l'alimentation à ce qu'il a été à peu de chose près, l'année dernière, bien que le prix des épiceries, de la viande et des denrées en général se soit élevé d'une manière assez notable, et que le nombre des jours de séjour ait été un peu plus considérable qu'en 1869.

La dépense pour les spiritueux et le vin paraîtra peut-être trop élevé, eu égard au nombre de malades ; mais l'augmentation dans cet item est dû à ce qu'un des fournisseurs de l'hôpital a négligé l'année dernière d'envoyer sa note qui se montait à $200 ou à peu près, assez à temps pour l'insérer dans les dépenses de 1869.

En raison des instructions qui leur ont été transmises, les syndics ont été obligés de solder quelques arrérages et notamment $200 qui étaient dûs à la corporation de Québec sur le contrat conclu avec elle pour l'approvisionnement d'eau.

Les travaux que les syndics ont fait exécuter pour chauffer et ventiler l'hôpital expliquent l'augmentation dans les items pour ouvrage de menuisier et de ferblantier.

Le bureau des travaux publics a fait construire il y a quelques années un calorifère à air chaud qui semblait consumer une quantité de combustibles tout à fait disproportionnée avec la quantité de chaleur qu'il donnait : ce calorifère, du reste, était devenu, soit par sa construction, soit par l'usage un danger pour l'hôpital, et les syndics jugèrent expédient de replacer des poêles dans cette partie de l'hôpital qu'il était destiné à chauffer. Cette année, ils en ont fait construire un, sur un principe tout à fait nouveau et qui semble n'offrir aucun danger pour le feu ; il fonctionne d'une manière tout à fait satisfaisante et sera probablement une source d'économie assez importante.

Depuis longtemps les syndics signalaient les dangers qui pouvaient résulter un jour ou l'autre du manque absolu de ventilation artificielle dans l'hôpital, mais leurs représentations étaient restées sans effet. Dans le cours de l'été ils ont fait construire un ventilateur dans une des ailes, analogue à celui qui avait été mis en usage dans une institution d'éducation importante de cette ville et qui avait donné les résultats les plus satisfaisants. Les syndics en auguraient beaucoup et ils n'ont pas été trompés dans leur attente. Le changement qui s'est opéré les a engagés à ventiler pareillement les autres parties de l'édifice : cependant il n'y a pas assez longtemps que ces ventilateurs sont en opération pour pouvoir établir le dégré d'influence que cette mesure ne peut manquer d'exercer sur les conditions hygiéniques de l'hôpital.

Le tout humblement soumis.

P. Wells,
Secrétaire.

A l'honorable Ministre de l'Agriculture et des Statistiques, etc., etc.,
Ottawa.

Liste des Epiceries, 1870.

	$ cts.
Amandes, 2 lbs	0 60
Arrowroot, 7 lbs	1 40
Lard séché, 23½ lbs	4 35½
Poudre à levain, 3 paquets	0 37½
Orge, 2,407 lbs	80 21
Briques pour nettoyer, 12	0 36
Cirage, 7 bouteilles	1 85
Mine de plomb, 6 lbs	0 60
Bleu, 10 lbs	2 90
Eau-de-vie, 25½ gallons	70 05
Balais de maïs, 9 doz.	24 00
Beurre, 3,091 lbs	492 29½
Bougies (Belmont), 44 lbs	12 52
Chandelles (suif), 90 lbs	10 80
Fromage, 66½ lbs	21 97
Chocolat, 5 lbs	3 20
Chevilles pour tenir le linge, 6 doz	1 00
Huile de foie de morue, 20 gallons	50 00
Café, 150 lbs	37 30
Figues, 5 caisses	2 10
Morue fumée, 15	3 58
Poisson séché, 162 lbs	6 48
Farine, 21 sacs, 1 baril	25 90
Genièvre, ½ gallon	0 80
Raisins verts, 4½ lbs	2 30
Jambons, 180½ lbs	34 38½
Miel, 8½ lbs	2 13
Saindoux, 48 lbs	9 60
Citron, 9 doz	2 05
Essence de citron, 11 bouteilles	3 75
Farine de graine de lin, 420 lbs	25 20
Homard, 20 boîtes	6 30
Macaroni, 1 lb	0 25
Allumettes, 11 grosses	3 50
Moutarde, 8 bouteilles et 21½ lbs	7 59
Noix, 4 lbs	0 60
Farine d'avoine, 1,402 lbs	42 06
Oranges, 17 doz	7 10
Pelures d'orange, 2½ lbs	1 55
Seaux, 1 doz	1 80
Pois, ½ minot	0 60
Poivre, 19 lbs	5 05
Conserves au vinaigre, 27 flacons	7 70
Raisins secs, 54 lbs	9 45
Riz, 41 lbs	1 71
Sago, 12 lbs	1 20
Sel, 4 bocaux et 6 boisseaux	6 57
Brosses à plancher, 3 doz	9 90
Farine de mousse de mer	0 25
Savon, jaune, 1,664 lbs	66 56
Savon, Windsor, 20 lbs	4 75
Soda à lavage, 26 lbs	0 78
Epices	5 16
Empoi (maïs), 404 lbs	48 48
do lavage, 9 lbs	1 70
Sucre en grumots, 446 lbs	58 61
Sucre pulvérisé, 83 lbs	12 55
Sucre en pain, 35 lbs	4 58
Cassonade, 2,633 lbs	248 88
Thé, 537 lbs	256 88
Vermicelle, 3 lbs	0 75
Vinaigre, 1 gallon	0 50
Whisky, 83 gallons	97 90
Céruse, 24 lbs	0 90
Vin (Xérès), 188 gallons	290 55
Vin d'Oporto, 3 gallons, 1 bouteille	10 00
Vin (esprit de), 10 gallons	14 00
Sauce de Worcester, 15 bouteilles	7 80
	$2,183 57

Liste de la Dépense, 1870.

	$ cts.
Annonces	43 80
Bière, 1,128 P. B., 888 Q. B	149 20
Frais de voiture des membres du clergé	288 00
Pommes	28 25
Biscuits, 112 lbs	15 52½
Pain, 36,539 lbs	823 22
Beurre (frais), 310½ lbs	76 60
Charroi	58 60
Enfants laissés à l'hôpital	400 00
Faience	81 18
Ouvrage du coutelier	5 00
Titres	12 00
Marchandises sèches	957 07
Médecines	481 79
Canards, 4	1 70
Œufs, 287½ doz	60 10½
Bois de chauffage, 344¾ cordes	1,152 91
Poisson	75 17
Volailles, 119	37 40
Fret pour médecines	29 60
Meubles	19 50
Gaz	637 28
Posage d'appareils à gaz	90 81
Oies, 10	6 05
Epiceries	2,183 57
Ferronnerie	151 55
Glace	17 00
Assurance	270 00
Sépultures	129 00
Menuiserie	830 70
Viande, 29,064 lbs	1,490 61
Lait, 5,270½ gallons	790 57
Pigeons, 6 doz	6 00
Plantes et arbres	18 66
Plomberie	345 68
Boîte à la poste	1 50
Pommes de terre, 467½ minots	242 77
Impressions	46 00
Salaires	5,592 79
Saucisses, 63 lbs	9 45
Couture	70 95
Travaux de forgeron	227 30
Papeterie	80 45
Paille, 224 bottes	11 20
Instruments de chirurgie	95 50
Divers	54 23
Travaux de ferblantier (une nouvelle fournaise, etc)	291 60
Dindes	17 75
Légumes	72 32
Lavage	760 12
Eau, (18 mois)	600 00
Sciage du bois	958 00
	$20,016 03

Smmaire de la Dépense, 1870.

	$ cts.	$ cts.
Salaire des officiers et serviteurs	5,592 79	
Aumôniers, pour voitures	288 00	
Provisions fournies aux officiers et serviteurs	1,579 95	
		7,460 74
Aliments des malades	3,595 56	
Douceurs	35 66	
Vins, bière, spiritueux	618 50	
Médecines et instruments de chirurgie	639 56	
		4,889 28
Charroi	58 60	
Combustiblt	1,310 91	
Glace	17 00	
Sépultures	129 00	
Eclairage	669 10	
Paille	11 20	
Lavage	877 22	
Eau, 18 mois	600 00	
		3,673 03
Annonces, impressions et papeterie	170 25	
Enfants nés à l'hôpital	400 00	
Faïence	81 18	
Marchandises sèches	957 07	
Meubles	19 50	
Ferronnerie	151 55	
Assurance	270 00	
Couture	70 95	
Divers	86 39	
		2,206 89
Posage d'appareils à gaz	90 81	
Menuiserie	830 70	
Plomberie	345 68	
Travaux de forgeron	227 30	
Travaux de ferblantier, (y compris une nouvelle fournaise)	291 60	
		1,786 09
		20,016 03

ETAT des malades dans les hôpitaux de la marine et de l'émigration, depuis le 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1870.

Maladies.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.
Abcès	28	2	1	31
Asthme	2	....	....	2
Arthrite	1	....	....	1
Ascite	2	....	....	2
Ambustie	8	....	....	8
Amaurose	2	...	....	2
Auramia	5	2	....	7
Bronchite	39	4	....	43
Bubon	24	....	....	24
Cancer	4	5	....	9
Constipation	2	....	....	2
Catarrhes	13	4	1	18
Céphalalgie	9	....	....	9
Comp. du cerveau	1	....	....	1
Conc. du cerveau	2	....	1	3
Contusion	73	3	....	76
Angine	10	2	....	12
Conjunctivite	6	....	....	6
Colique	10	....	....	10
Diarrhée	84	5	8	97
Dyssenterie	12	....	....	12
Dyspepsie	31	2	....	34
Erysipèle	8	3	....	11
Epilepsie	4	....	....	4
Epididymitis	3	....	....	3
Fièvres	36	22	6	64
Fièvres intérieures	18	....	....	18
Petites fièvres	25	7	....	32
Fistule	3	....	....	3
Fracture	38	1	....	39
Gangrène	1	1	....	2
Furoncles	9	....	....	9
Gelation	3	....	....	3
Gastrite	2	....	....	2
Gonorrhée	35	2	....	37
Hemorrhoïdes	5	....	....	5
Hernie	15	....	....	15
Hydrocèle	5	....	....	5
Inflammation du cerveau	....	....	1	1
Inflammation des intestins	1	....	....	1
Irite	7	1	....	8
Leucorrhée	....	1	....	1
Lumbago	30	....	....	30
Mal de hanche	....	2	....	2
Maladie de cœur	16	1	....	17
Affection du foie	....	2	....	2
Necrose	2	1	....	3
Ophthalmie	6	....	....	6
Orchite	19	....	....	19
Paralysie	4	2	....	6
Palpitation	2	....	....	2
Peritonite	1	....	....	1
Phthisie	20	1	....	21
Pleurisie	2	....	....	2
Pneumonie	5	....	....	5
Paronychie	18	....	....	18
Prurit	4	....	....	4
Pleurodynie	15	....	....	15
Rheumatismes	94	4	....	98
Rougeole	....	....	3	3

Maladies.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.
Scarlatine	....	....	3	3
Scrofule	4	....	....	4
Syphilis	89	14	....	103
Gale	8	8	....	16
Epaississement de l'urètre	9	....	....	9
Subluxation	10	....	....	10
Tumeur	4	2	....	6
Ulcères	34	5	....	39
Variole	2	....	....	2
Varice	1	2	....	3
Blessures	56	2	....	58
Adénite	11	....	....	11
Anèvrismes	1	....	....	1
Belanitis	2	....	....	2
Butancephalus	1	....	....	1
Maladie de Bright	1	....	....	1
Goître	1	....	....	1
Broncho-pneumonie	1	....	....	1
Congestion des poumons	2	....	....	2
Cystite	2	....	....	2
Débilité	8	3	....	11
Del. Tremens	7	4	....	11
Dislocation	4	....	....	4
Ebristas	4	1	....	5
Erythème	2	....	....	2
Ecthyme	2	....	....	2
Eczème	6	2	....	8
Gastrodyme	6	2	....	8
Gestation	....	48	....	48
Hématuria	1	....	....	1
Hémoptisie	1	....	....	1
Hépatite	1	....	....	1
Dartres	2	....	....	2
Hydrothorax	2	....	....	2
Hypochondrie	1	....	....	1
Insanité	5	3	....	8
Lymphangite	1	1	....	2
Néphrite	2	....	....	2
Nevralgie	2	....	....	2
Non classifié	26	18	18	62
Maladie de la vessie	3	....	....	3
" de la peau	7	....	....	7
Odontalgie	4	....	....	4
Œdème	2	....	....	2
Olitis	3	1	....	4
Partus	....	50	....	50
Pernio	5	....	....	5
Purpura	1	....	....	1
Spermatorrhée	5	....	....	5
Stomatitis	1	....	....	1
Synovite	5	....	....	5
Tuberculosis	1	....	....	1
Urethrite	1	....	....	1
Vers	....	....	2	2
Vulirtis	....	1	....	1
Maladie de l'épine dorsale	1	....	....	1
Enflure blanche	1	....	....	1
Total	1185	245	44	1474

ETAT des malades dans les hôpitaux de la marine et de l'émigration, depuis le 1er janvi jusqu'au 31 décembre 1870.—*Suite.*

Description.	Restés.	Admis depuis.	Total.	Renvoyés.	Morts.	Restant.
Hommes	30	1155	1185	1118	34	33
Femmes	20	225	245	222	11	12
Enfants	3	41	44	35	6	3
Total	53	1421	1474	1375	51	48
Marins.						
Marins	8	880	888	869	12	7
Emigrants.						
Hommes	1	50	51	49	2	
Femmes	2	35	37	36	....	1
Enfants	2	34	36	33	3	
Total	5	119	124	118	5	1
Citoyens et Etrangers.						
Hommes	21	225	246	200	20	26
Femmes	18	190	208	186	11	11
Enfants	1	7	8	2	3	3
Total	40	422	462	388	34	40

NO. DE JOURS A L'HOPITAL.

Marins	13,245
Emigrants	2,384
Résidents	11,434
	27,063

RELIGIONS.

Protestants	809
Catholiques	665
	1,474

PAYS.

1	Autriche	4	17	Terreneuve	5
2	Australie	2	18	Norvàge	68
3	Belgique	4	19	Novelle-Ecosse	14
4	Canada	399	20	Portugal	3
5	Danemark	7	21	Prusse	15
6	Angleterre	301	22	Russie	6
7	Finlande	5	23	Ecosse	210
8	France	28	24	Amérique du Sud	4
9	Allemagne	27	25	Espagne	4
10	Grèce	5	26	Suède	47
11	Hanovre	2	27	Etats-Unis d'Amérique	17
12	Hollande	9	28	Pays de Gales	48
13	Irlande	298	29	Indes Occidentales	7
14	Italie	6			
15	Jersey et Guernsey	12		Total	1,474
16	Nouveau-Brunswick	6			

DÉCÈS.

Description.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.	Description.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.
Anévrisme	1	....	....	1	Fracture	1	....	....	1
Ascite	1	....	....	1	Gangrène	1	1	....	2
Asphyxie	1	....	....	1	Fracture du crâne	....	....	1	1
Bronchite	....	1	....	1	Gastrite	1	....	....	1
Broncho-pneumonie	1	....	....	1	Gelatis	1	....	....	1
Carcinome	2	3	....	5	Hernie	1	....	....	1
Concussion du cerveau	1	....	1	2	Inflammation des intestins	1	....	....	1
Congestion des poumons	2	....	....	2	Inflammation du cerveau	....	....	1	1
Convulsions	....	....	1	1	Maladie de cœur	2	1	....	3
Débilité	2	2	....	4	Néphrite	1	....	....	1
Diarrhée	2	....	3	5	Accouchement	1	1	....	2
Epilepsie	1	....	....	1	Phtisie, Pneumonie, &c	6	....	....	6
Erysipèle	1	1	....	2					
Fièvres	3	1	....	4	Total	34	11	7	51

L. CATELLIER,

Médecin interne.

No. 19.

LE RECENSEMENT.

RAPPORT DU MINISTRE SOUMIS AU PARLEMENT.*

A Son Excellence le très-honorable Lord Lisgar, gouverneur-genéral du Canada, etc., etc., etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :—

J'ai l'honneur de soumettre le présent rapport pour être présenté au parlement, aux termes de " l'Acte du recensement."

En vertu d'une proclamation portant la date du 23 janvier dernier, (dont copie accompagne), il a été déclarée que, (sujet toutefois aux modifications qui pourront être duement autorisées ci-après, et proclamées à l'égard d'une localité spécifiée) des détails des renseignements que devront rechercher les énumérateurs nommés pour faire le recensement, et les formules dont on devra se servir ; et la procédure à suivre pour se les procurer, seront tels qu'indiqués par certains tableaux au nombre de neuf, et par telles instructions explicatives que le ministre de l'agriculture pourra émettre ; que, à l'exception des renseignements qui ont trait à l'année précédemment écoulée, on inscrira les autres à dater du deuxième jour d'avril 1871 ; que les énumérateurs devront commencer leurs visites domiciliaires pour se procurer les renseignements requis, le troisième jour d'avril 1871, ou aussitôt après qu'il sera possible, et elles devront se continuer sans interruption, jusqu'à ce que leurs travaux soient complétés ; enfin, que les détails des renseignements supplémentaires que l'on devra obtenir par une autre voie que par celle des énumérateurs, et les formules dont on devra se servir et la procédure à suivre pour se les procurer, seront tels qu'indiqués par les instructions du ministre de l'agriculture, qui devront être émises à cet effet.

Le travail de l'impression et de la distribution de ces neuf tableaux, ainsi promulgués, se poursuit activement.

Un manuel d'instruction accompagné d'un tableau-exemple dont les colonnes sont remplies pour illustration a été préparé et distribué à l'usage des divers officiers du recensement.

Un exemplaire de ces mêmes tableaux, sous une forme condensée, a été préparé pour distribution dans les familles, comme moyen de préparer le public à la visite des énumérateurs et de faciliter le travail de ces derniers ; l'impression et la distribution de ce tableau des familles, se poursuivent aussi activement.

Copies du manuel du tableau-exemple, du tableau des familles et des tableaux de dénombrement sont annexés au présent rapport.

Par proclamation en date du 31 décembre dernier (dont copie est ci-annexée), les quatre provinces d'Ontario, Québec, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick, ont été divisées en 206 districts de recensement tels qu'indiqués sur la carte qui accompagne. Ces districts correspondent aussi exactement que possible aux district électoraux tels que definis dans " l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord 1867."

La proclamation qui doit subdiviser ces districts en sous-district correspondant le plus possible avec les municipalités ou autre circonscription territoriales reconnues, a été ordonnée par Votre Excellence en conseil et sera publiée dans quelques jours.

Les commissaires de recensement de chaque district, à l'exception de   ont été nommés. Copie de la liste de ces noms forme partie des annexes du présent rapport.

Par ordre en conseil du 16 janvier dernier, ont été promulguées les règles qui suivent relativement à la nomination des énumérateurs.

---

*Ce rapport a été écrit et soumis au parlement, après la période comprise par le rapport du ministre à Son Excellence.

1o. Pour chaque sous-arrondissement de recensement il sera nommé un énumérateur ou autant d'énumérateurs qu'il plaira au ministre de prescrire ou d'autoriser.

2o. Le choix des personnes qui devront être nommées se fera d'après les instructions et l'autorisation du ministre de l'agriculture.

3o. Chaque énumérateur sera nommé par une lettre signée par le commissaire recenseur, d'après la forme qu'il plaira au ministre de l'agriculture de prescrire et d'autoriser.

L'examen des recommandations faites par les commissaires et autre relativement au nombre des énumérateurs à employer pour le recensement des sous-districts et au choix à faire des personnes touche à sa fin.

Les commissaires recevront leurs instructions à ce sujet, d'ici a quelques jours.

Un ordre en conseil du 16 janvier dernier, prescrit que la formule du serment que doivent prêter et souscrire les commissaires-recenseurs, les énumérateurs et toute autre personne employée pour mettre à exécution les dispositions de cet acte, soit pour se procurer les renseignements requis en premier lieu par le recensement, ou soit pour la revise et la compilation des rapports, ou tout autre travail qui s'y rattache ou pour s'enquérir de toute manière qui a trait au recensement avant d'entrer en fonctions sera la suivante.

" Je (A.B,) duement nommé en vertu de 'l'Acte du recensement' pour être (nom de la charge ou emploi de la personne qui prête le serment), jure solennellement et sincèrement que je remplirai au meilleur de mon habilité, fidèlement et exactement tous et chacun des devoirs de la charge qui m'est confiée, conformément aux dispositions du dit acte et de toute proclamation et de tous ordres en conseil, et instruction émis en conformité d'icelui. Ainsi que Dieu me soit en aide.

Aussi que tel serment soit prêté devant le ministre de l'agriculture, ou de son député, ou devant tout juge, prothonotaire ou greffier d'aucune cour de record, ou devant tout juge de paix, duement qualifié, ou devant un officier du recensement, ou commissaire-recenseur qui aura lui-même d'abord prêté le même serment.

Aussi, qu'il soit fait rapport de chaque serment ainsi prêté et qu'il soit enregistré dans le département de l'agriculture, de la manière voulue par les règlements de département, ou par les instructions spéciales qu'il plaira au ministre de l'agriculture d'émettre à cet effet de temps à autre.

Conformément à la 24e clause de l'acte du recensement, le tarif que j'ai fait préparer pour régler les honoraires des commissaires et des énumérateurs du recensement, a été approuvé par ordre en conseil en date du 4 de ce mois ; copie de ce tarif fait partie des appendices de ce rapport.

Pour obéir à la 27ème clause de l'acte du recensement, un état des sommes dépensées, en vertu de cet acte, est annexé au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

CHRISTOPHER DUNKIN,
Ministre de l'Agriculture.

Département de l'Agriculture,
Ottawa, 1er mars 1871.

PROCLAMATION DU 23 JANVIER.

LISGAR.
[L.S.] CANADA.

VICTORIA, par la Grâce de Dieu, Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, defenseur de la foi, etc., etc., etc.

A tous ceux à qui les présentes parviendront, ou qu'icelles pourront concerner.

SALUT :

PROCLAMATION.

JOHN A. MACDONALD,
Procureur-Général,
CANADA.

Attendu que dans et par "l'Acte concernant le recensement" il est entr'autres choses

prescrit que le premier recensement du Canada, qui devra être effectué en l'année de Notre Seigneur mil huit cent-soixante-onze, le sera de manière à constater et indiquer, avec la plus grande précision possible, relativement à chacune des quatres provinces du Canada, et à chacun de leurs districts électoraux, et autres subdivisions reconnues, tous les renseignements statistiques de nature à pouvoir être convenablement recueillis et à figurer dans des tableaux se rapportant aux divers sujets mentionnés au dit acte, ainsi que tous les autres sujets qui pourront être indiqués dans les formules et les instructions émises tel que ci-dessus prescrit. Et attendu qu'il y est de plus en substance statué que les particularités des renseignements en question, les formules dont l'on devra faire usage et le mode à suivre pour recueillir ces renseignements, et l'époque à laquelle ainsi que les dates au sujet desquelles le recensement devra être effectué, généralement, ou dans certaines localités, devenant l'objet d'une exception spéciale à cet égard, seront déterminées par tels ordres qu'il plaira à notre gouverneur en conseil émettre par proclamation ; pourvu toujours, que l'dpoque fixée pour la confection du recensement ne sera pas plus tard que le premier jour de mai, c'est à savoir, de l'année mil huit cent soixante-onze.

Et attendu qu'il est en outre en substance statué par le dit acte que le ministre d'agriculture fera préparer, imprimer et émettre toutes ces formules ainsi que toutes instructions relatives au recensements, qu'il jugera nécessaires pour l'usage des personnes employées à la confection du recensement, et il devra se procurer, autant que faire se pourra, et en recourant aux voies et moyens qu'il jugera convenables, tous les renseignements statistiques nécessaires au complet achèvement du recensement, qui ne peuvent être ou ne sont pas fournis assez amplement et exactement par les énumérateurs qui seront employés en vertu du dit acte..

Sachez maintenant que par et de l'avis de notre conseil privé pour le Canada, nous déclarons et ordonnons par notre présente proclamation que— sujet toujours à toute modification qui pourra être dûment autorisée et publiée relativement à certaines localités—les particularités des renseignements que les dits énumérateurs devront recueillir en vertu de " l'Acte du recensement," et les formules dont l'on fera usage et le mode à suivre pour recuellir ces renseignements seront déterminés par les tableaux suivants et les instructions explicatives s'y rattachant que le ministre de l'agriculture transmettra, savoir :—

Page } Province de District No. Sous-District
Recensement de 1871. } Tableau No. 1.—Dénombrement des vivants.

Colonnes.		
1	Numérotés dans l'ordre des visites.	Navires.
2		Chantiers.
3		Maisons en construction.
4		Maisons inhabitées.
5		Maisons habitées.
6		Familles.
7	Noms.	
8	Sexes.	
9	Ages.	
10	Nés dans les douze derniers mois.	
11	Pays ou provinces de naissance.	
12	Religions.	
13	Origines.	
14	Professions, occupations ou métiers.	
15	Mariés ou en veuvage.	
16	Mariés dans les douze derniers mois.	
17	Instructions.	Allant à l'école.
18		Au-dessus de 20 ans, incapables de lire.
19		Au-dessus de 20 ans, incapables d'écrire.
20	Infirmités.	Sourd-muets.
21		Aveugles.
22		Aliénés.
23	Dates de l'enregistrement et remarques.	

Page Recensement de 1871. } Province de District No. Sous-District
Tableau No. 2.—Dénombrement des morts des derniers 12 mois.

Colonnes.	
1	Noms des défunts.
2	Sexes.
3	Ages.
4	Nés dans les douze derniers mois.
5	Religions.
6	Pays ou provinces des naissances.
7	Professions, occupations ou métiers.
8	Marié ou en veuvage..
9	Mariés dans les douze derniers mois.
10	Mois du décés.
11	Maladies ou autres causes de la mort.
12	Remarques.

Page
Recensement de 1871.

Province de District No. Sous-District
Tableau No. 3.—Etablissements publiés, propriétés foncières, voitures et instruments d'agriculture.

Colonnes.			
1	Renvoi au tableau No. 1.	Pages.	
2		Numéros.	
3		Noms et classification des institutions.	Etablissements publics.
4		Nombre d'édifices.	
5		Nombre des résidents.	
6		Grand total d'arpents de terre possédés.	Propriétés foncières.
7		Nombre d'emplacements de ville ou de village.	
8		Nombre de maisons possédées.	
9		Nombre d'entrepôts, magasins, fabriques, boutiques, etc., possédés.	
10		Nombre de granges et d'écuries possédés.	
11		Nombre de voitures d'hiver d'été.	Voitures et instruments d'agriculture.
12		Nombre de charrettes, chariots et traînes.	
13		Embarcations ordinaires ou de plaisir.	
14		Nombre de charrues et de cultivateurs.	
15		Moissonneuses et faucheuses.	
16		Rateaux à cheval.	
17		Machines à battre.	
18		Cribles.	
19		Remarques.	

Page
Recensement de 1871.

Province de District No. Sous-District
Tableau No. 4.—Terres cultivées, produits des champs, plantes et fruits.

Colonnes.			
1	Renvoi au tableau No. 1.	Pages.	
2		Numéros.	
3		Rangs ou concessions.	Terres occupées.
4		Numéros des lots.	
5		Propriétaires, locataires ou employés.	
6		Nombre total d'arpents occupés.	
7		Nombre d'arpents améliorés.	
8		Nombre d'arpents en paturage.	
9		Nombre d'arpents de prairies salées.	
10		Nombre d'arpents en jardins et vergers.	
11	Blé.	Arpents.	Produits des champs.
12		Minots de blé de printemps.	
13		Minots de blé d'automne.	
14		Minots d'orge.	
15		Minots d'avoine.	
16		Minots de seigle.	
17		Minots de pois.	
18		Minots de fèves.	
19		Minots de sarrasin.	
20		Minots de blé-d'inde.	
21	Récoltes de racines — Patat's	Arpents.	
22		Minots.	
23		Minots de navets.	
24		Minots de betteraves.	
25		Minots de carottes et autres racines.	
26	Ré. de foin.	Arpents.	
27		Tonneaux de 2000 livres, ou bottes de 16 liv. de foin.	
28		Minots de grains de mil, de trèfle, etc., etc.	
29		Minots de graine de lin.	
30		Livres de lin et de chanvre.	Plantes, fruits et autres produits.
31		Livres de houblon.	
32		Livres de tabac.	
33		Livres de raisins.	
34		Minots de pommes.	
35		Minots de poires, prunes et autres fruits.	
36		Livres de sucre d'érable.	

Page
Recensement de 1871.

Province de District No. Sous-District

Tableau No. 5.—Animaux vivants, produits animaux, étoffe de ménage, et fourrures.

Colonnes.			
1	Renvoi au Tableau No. 1.	Page.	
2		Numéros.	
3		Chevaux au-dessus 3 ans.	Animaux vivants.
4		Poulains et pouliches.	
5		Bœufs de travail.	
6		Vaches laitières.	
7		Autres bêtes de race bovine.	
8		Moutons.	
9		Cochons.	
10		Ruches d'abeilles.	
11		Bétail tué ou vendu pour boucherie ou l'exportation.	Produits animaux.
12		Moutons tués ou vendus pour boucherie ou l'exportation.	
13		Cochons tués ou vendus pour boucherie ou l'exportation.	
14		Livres de beurre.	
15		Livres de fromage de ménaĝe.	
16		Livres de miel.	
17		Livres de laine.	
18		Verges de draps, de flanelles et d'autres étoffes de laine.	Etoffe de ménage.
19		Verges de toile.	
20		Peaux de castor.	Fourrures.
21		Rats musqués.	
22		Visons.	
23		Loutres.	
24		Veaux-marins.	
25		Martres.	
26		Renards.	
27		Ours.	
28		Chevreuils, caribous et orignaux.	
29		Nombre d'autres fourrures.	

Page
Recensement de 1871. } Province de District No. Sous-District
Tableau No. 6.—Etablissements industriels.

Colonnes.			
1	Genres d'établissements industriels, noms des propriétaires ou des compagnies et autres renseignements.		
2	Capital fixe, en piastres.		
3	Capital flottant, en piastres.		
4	Nombre de mois de travail dans l'année.		
5	Moyenne du nombre de personnes emplo.	Au-d. de 16 ans.	Hommes.
6			Femmes.
7		Au-d. de 16 ans.	Garçons.
8			Filles.
9	Montant collectif des gages durant l'année, en piastres.		
10	Force motrice.	Nature.	
11		Force nominale.	
12	Matières brutes.	Espèces.	
13		Quantités.	
14		Montant de la valeur, en piastres.	
15	Produits.	Espèces.	
16		Quantités.	
17		Montant de la valeur en piastres.	
18	Remarques.		

Page. Recensement de 1871. } Province de District No. Sous-District.

Tableau No. 7.—Produits des forêts.

Colonnes.		
1	Renvoi au tableau No. 1.	Pages.
2		Numéros.
3	Pin équarri. Nombre de pieds cubes.	Blanc.
4		Rouge.
5	Pieds cubes de chêne équarri.	
6	Pieds cubes d'épinette rouge équarrie ou blanchie.	
7	Pieds cubes d'érable ou de mérisier équarris ou blanchis	
8	Pieds cubes d'orme équarri.	
9	Pieds cubes de noyer.	Noir.
10		Autres espèces.
11	Pieds cubes de noyer dur.	
12	Pieds cubes de tous autres bois équarris ou blanchis.	
13	Nombre de billots de pin à l'étalon de recensement.	
14	Nombre de billots d'épinette et de tous autres bois à l'étalon du recensement.	
15	Nombre d'espars et de mâts.	
16	Milliers de douves.	
17	Cordes de lattes.	
18	Cordes d'écorces à tanner.	
19	Cordes de bois de chauffage.	
20	Remarques.	

Page Recensement de 1871. Province de District No. Sous-District.

Tableau No. 8.—Navigation et pêcheries.

Colonnes.				
1	Renvoi au tableau No. 1.		Page.	
2			Numéros.	
3	Navires à vapeurs.		Nombre de parts.	Navigation.
4			Tonnage possédé.	
5	Navires à voiles.		Nombre de parts.	
6			Tonnage possédé.	
7	Bateaux		Nombre.	
8			Tonnage possédé.	
9	Navires et bateaux employés à la pêche.	Navires.	Nombre.	Pêcheries.
10			Hommes.	
11		Berges.	Nombre.	
12			Hommes.	
13	Nombre de graviers.			
14	Nombre de brasses de filets et de seines de toutes espèces.			
15	Nombre de pêcheries de fascines.			
16	Quintaux de morue.			
17	Quintaux d'aigrefins, de barbues et de merlans.			
18	Barils de langues et de noues.			
19	Barils de harengs.			
20	Barils de gaspareaux.			
21	Barils de maquereaux.			
22	Barils de sardines.			
23	Barils de flettants.			
24	Barils de saumons.			
25	Barils d'aloses.			
26	Barils d'anguilles.			
27	Barils de poissons-blancs.			
28	Barils de truites.			
29	Autres poissons par barils.			
30	Barils de rogues salées.			
31	Barils d'huîtres.			
32	Gallons d'huile médicinale de foies de morues.			
33	Gallons de toutes autres huiles de poissons.			

Page Recensement de 1861. } Province de	District No.	Sous-District.

Tableau No. 9—Produits minérrux.

Colonnes.		
1	Renvoi au tableau No. 1	Page.
2		Numéros
3	Onces d'or.	
4	Onces d'argent.	
5	Tonneaux de minerai de cuivre au titre de 25% de métal.	
6	Tonneaux de minerai de fer au titre de 25% de métal.	
7	Tonneaux de pyrites au titre de 50% de souffre.	
8	Tonneaux de minerai de manganèse.	
9	Plomb et autres minerais par tonneaux ou autrement.	
10	eaux de houille.	
11	Tonneaux de tourbe.	
12	Tonneaux de plombagine.	
13	Tonneaux de gypse.	
14	Tonneaux de phosphate de chaux.	
15	Livres de Mica.	
16	Gallons d'huile de pétrole non-raffinée.	
17	Barils de sel.	
18	Pieds cubes de marbre.	
19	Pieds cubes de pierres de taille.	
20	Carrés d'ardoise.	
21	Remarques.	

Et Nous déclarons et ordonnons en outre, sujets toujours comme susdit à toute modification qui pourra être dûment autorisée et publiée relativement à certaines localités que l'époque fixé pour la confection du recensement tel que mentionné au dit acte,—à l'exception de telle partie des renseignements ou de leurs détails qui paraîtront y avoir été recueillis relativement à l'année précédente,—sera considérée se rapporter au DEUXIÈME JOUR d'AVRIL prochain; et que chaque énumérateur devra commencer à se présenter dans les maisons pour recueillir ces renseignements le TROISIÈME JOUR d'AVRIL prochain, ou le plus tôt ensuite qu'il lui sera possible de le faire, et il devra continuer à le faire sans interruption jusqu'à la fin; et que les détails de tels renseignements additionnels qui seront obtenus autrement que par les énumérateurs, et les formules qui seront employées, et le mode qui sera suivi pour les recueillir, seront contenus dans les instructions que le ministre d'agriculture fera transmettre à cet effet.

Du contenu des présentes nos féaux sujets et tous autres qu'il appartient, sont requis de prendre connaissance et de se conduire en conséquence.

En foi de quoi, nous avons fait rendre nos présentes lettres patentes, et à icelles fait apposer le grand sceau du Canada: Témoin, notre très fidèle et bien aimé le très-honorable John Baron Lisgar, de Lisgar et Bailieborough, dans le comté de Cavan, Irlande, dans la pairie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et baronnet, l'un des membres de notre très-honorable conseil privé, chevalier grand'croix de notre très-honorable ordre du bain, chevalier grand'croix de notre ordre très-distingué de Saint Michel et Saint George, gouverneur général du Canada, et gouverneur et commandant en chef de l'Ile du Prince-Edouard. A Notre Hôtel du Gouvernement, en notre CITÉ d'OTTAWA, ce VINGT-TROISIÈME jour de JANVIER, dans l'année de Notre-Seigneur, mil huit cent soixante-onze, et de notre règne la trente-quatrième.

Par Ordre,
J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

MANUEL CONTENANT "L'ACTE DU RECENSEMENT," ET LES INSTRUCTIONS AUX OFFICIERS DU PREMIER RECENSEMENT DU CANADA, 1871.

CAP. XXI.

Acte concernant le premier recensement.

[*Sanctionné le* 12 *Mai* 1870.]

Préambule.

SA MAJESTÉ, par et de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

Renseignements qui seront constatés et indiqués par le recensement.

1. Le premier recensement du Canada, qui devra être effectué en l'année mil huit cent soixante-et-onze—et ci-dessous dénommé "le recensement"—le sera de manière à constater et indiquer, avec la plus grande précision possible, relativement à chacune des quatre provinces et à chacun de leurs districts électoraux et autres subdivisions reconnus, tous les renseignements statistiques de nature à pouvoir être convenablement recueillis et à figurer dans des tableaux, sur les sujets suivants, savoir:—leur population, classifiée selon l'âge, le sexe, l'état civil, le culte, le dégré d'instruction, la nationalité, la profession et autres renseignements y relatifs; les maisons et autres édifices, classifier en habitations occupées, inoccupées, en voie de construction ou autrement; les terrains occupés, indiquant s'ils constituent des villes, des villages ou des campagnes, et s'ils sont

cultivés, non-cultivés ou autrement, et l'évaluation totale des biens mobiliers et immobiliers y situés; le rendement, l'état et les produits de l'agriculture, des pêcheries, des forêts, des mines, des arts mécaniques, des manufactures, du commerce et des autres industries; les institutions municipales, d'éducation, de charité et autres; ainsi que tous les autres sujets qui pourront être indiqués dans les formules et les instructions émises tel que ci-dessous prescrit.

2. Les particularités des renseignements en question, les formules dont l'on devra faire usage et le mode à suivre pour recueillir ces renseignements, et l'époque à laquelle ainsi que les dates au sujet desquelles le recensement devra être effectué, généralement, ou dans certaines localités devenant l'objet d'une exception spéciale à cet égard, seront déterminées par tels ordres qu'il plaira au gouverneur en conseil émettre par proclamation; pourvu toujours que l'époque fixée pour la confection du recensement ne sera pas plus tard que le premier jour de mai. Détails, formules, modes à suivre, etc., seront prescrits par le gouverneur en conseil. Proviso.

3. Le ministre d'agriculture fera préparer, imprimer et émettre toutes ces formules ainsi que toutes instructions relatives au recensement, qu'il jugera nécessaires, pour l'usage des personnes employées à la confection de ce recensement. Formules, préparées par le ministre d'agriculture.

4. Le gouverneur en conseil divisera, par proclamation, chacune des quatre provinces en arrondissements de recensement, de manière à les faire correspondre, autant que possible, aux différents districts électoraux énumérés dans "l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867," mais il pourra les subdiviser, ou y ajouter des territoires adjacents, ou en grouper un certain nombre, en tout ou en partie, lorsque la chose sera jugé opportune, et constituer tout autre territoire non enclavé dans un district électoral, en autant d'arrondissements de recensement qu'il pourra croire à propos. Le gouverneur en conseil divisera chaque province en arrondissements de recensement.

5. Le gouverneur en conseil divisera de plus, par proclamation, chaque arrondissement de recensement, en sous-arrondissements de recensement, de manière à les faire correspondre, autant que possible, aux divisions municipales ou autres divisions reconnues, mais il pourra les subdiviser, ou y ajouter des territoires adjacents, ou en grouper un certain nombre, en tout ou en partie, lorsque la chose sera jugée opportune, et constituer tout autre territoire non enclavé dans ces divisions municipales ou autres, en autant de sous-arrondissements qu'il pourra croire à propos. Et les arrondissements en sous-arrondissements.

6. Le gouverneur en conseil nommera un commissaire-recenseur pour chaque arrondissement de recensement. Un commissaire recenseur par arrondissement.

7. Lorsqu'il sera jugé nécessaire, il pourra être nommé, de par l'autorité du gouverneur en conseil, de la manière et avec les pouvoirs et attributions et les émoluments qui seront prescrits par ordre en conseil, un ou plusieurs assistants chargés d'aider les commissaires-recenseurs. Assistants qui pourront être nommés.

8. Il sera nommé, de par l'autorité du ministre d'agriculture, un ou plusieurs énumérateurs pour chaque sous-arrondissement de recensement, de la manière et sous les règlements qui seront prescrits par ordre en conseil; et lorsqu'en chaque semblable cas, il sera nommé plus d'un énumérateur, les pouvoirs et les devoirs de ces énumérateurs au sujet des divisions territoriales ou autrement, leur seront assignés par instructions de la part du ministre d'agriculture. Enumérateurs dans chaque sous-arrondissement.

Formules, etc., seront distribuées par le ministre d'agriculture.

9. Le ministre d'agriculture fera transmettre à chaque énumérateur les formules et les instructions nécessaires, et ce, par l'intermédiaire des commissaires-recenseurs.

Les commissaires veilleront à ce que les énumérateurs fassent leur devoir.

10. Le commissaire-recenseur devra de plus veiller à ce que chaque énumérateur, sous son contrôle, comprenne parfaitement la manière dont il doit remplir les devoirs exigés de lui, et à ce qu'il apporte la plus grande diligence à l'exécution de ses fonctions.

Devoirs des énumérateurs en faisant le recensement.

11. Chaque énumérateur devra se présenter dans les maisons et recueillir personnellement des habitants, avec la plus grande précision possible, tous les renseignements statistiques qu'il sera tenu de recueillir, et nul autre; et il en tiendra un registre fidèle, l'attestera par son serment et veillera à ce que le registre ainsi attesté soit dûment transmis au commissaire-recenseur sous le contrôle duquel il est placé, se conformant en tous points aux formules et instructions qui lui auront été délivrées.

Les commissaires examineront les travaux des énumérateurs, les corrigeront et ils en transmettront un rapport attesté.

12. Le commissaire-recenseur devra examiner tous ces registres et se convaincre par lui-même jusqu'à quel point chaque énumérateur a rempli les devoirs exigés de lui; et il prendra note de toutes les défectuosités et inexactitudes apparentes qui se seront glissées dans ces registres, et se fera aider dans ce travail par les énumérateurs qui auront dressé ces régistres,—et il les corrigera en tant qu'il sera jugé nécessaire et possible, indiquant dans tous les cas si ces corrections sont ou non approuvées par eux,—et il dressera, attesté par serment, un procès-verbal des délibérations intervenues à cet égard, lequel sera par lui transmis, en même temps que les registres en question, au ministre d'agriculture, se conformant en tous points aux formules et instructions qui lui auront été délivrées.

Devoirs du ministre d'agriculture qui examinera les procès-verbaux, etc., les fera corriger et compléter et en soumettra des résumés au Parlement.

13. Le ministre d'agriculture fera examiner tous ces procès-verbaux et registres, et corriger, autant que possible, les défectuosités ou inexactitudes que l'on y pourra découvrir,—il devra se procurer, autant que faire se pourra, et en recourant aux voies et moyens qu'il jugera convenables, tous les renseignements statistiques nécessaires au complet achèvement du recensement, qui ne peuvent être ou ne sont pas fournies assez amplement et exactement par ces procès-verbaux et registres,—et il fera préparer, afin qu'ils puissent être soumis au Parlement sous le plus bref délai possible, des résumés et tableaux récapitulatifs de nature à indiquer les résultats du recensement aussi amplement et exactement que possible.

Les commissaires et autres officiers recenseurs prêteront le serment de bien remplir leurs devoirs.

14. Chaque commissaire-recenseur, et chaque énumérateur, de même que toute autre personne commise à l'exécution du présent acte,—soit dans le but de recueillir les renseignements voulus par le recensement, ou de les reviser, compiler ou rédiger de toute autre manière, ou d'examiner toute question liée à la confection du recensement,—devra, avant d'entrer en fonctions, prêter et souscrire le serment de remplir fidèlement et ponctuellement ses devoirs, lequel serment sera d'après la formule et administré par la personne et déposé et enregistré de la manière prescrite par ordre en conseil.

Chaque négligence de remplir ses devoirs, ou tout exposés faux, constituera un délit.

15. Tout commissaire-recenseur, et tout énumérateur ou toute autre personne commise à l'exécution du présent acte, qui, de propos délibéré, manquera de se conformer aux exigences requises de lui par le présent acte, ou qui fera, de propos délibéré, un exposé faux à cet égard, sera coupable de délit.

16. Tout dépositaire d'archives ou de documents provinciaux, municipaux ou autres, ou d'archives ou documents de quelque corporation, auxquels il serait utile de recourir pour y puiser des renseignements voulus par le recensement, ou de nature à aider à les compléter ou corriger, devra accorder à chaque commissaire-recenseur, et à chaque énumérateur ou à toute autre personne à ce déléguée par le ministre d'agriculture, le libre accès à ces documents pour y puiser les renseignements en question ; et tout tel dépositaire de ces documents qui, de propos délibéré ou sans excuse légitime, refusera ou négligera de ce faire, et quiconque, de propos délibéré, défendra ou cherchera à défendre l'accès à ces documents, ou qui de toute autre manière entravera ou cherchera à entraver toute personne employée dans la mise à exécution du présent acte, sera coupable de délit.

Commissaires et autres agissant sous l'autorité du présent acte, auront accès aux archives publiques.

Pénalité au cas de refus de donner tel accès.

17. Quiconque, de propos délibéré ou sans excuse légitime, refusera ou négligera de remplir, au meilleur de sa connaissance et croyance, quelque tableau qu'il aura été requis de remplir par un énumérateur ou toute autre personne commise à l'exécution du présent acte—ou qui refusera ou négligera de le signer et délivrer ou transmettre de toute autre manière lorsque de ce requis—ou qui fera, signera, délivrera, ou transmettra, ou fera faire, signer, délivrer ou transmettre quelque réponse ou exposé faux relativement à quelques-uns des sujets énoncés dans ce tableau, sera passible pour ce fait d'une amende de pas moins de dix ni de plus de quarante piastres.

Pénalité au cas de refus de remplir un tableau, etc.

18. Quiconque, sans excuse légitime, refusera ou manquera de répondre, ou qui répondra faux à toute question qui lui aura été faite par un énumérateur ou par quelqu'autre personne commise à l'exécution du présent acte, dans le but de recueillir des renseignements voulus par le recensement, ou y relatifs, sera passible, chaque fois qu'il refusera ou manquera ainsi de répondre, ou que, de propos délibéré, il répondra faux, d'une amende de pas moins de cinq ni de plus de vingt piastres.

Et de répondre aux questions.

19. Les amendes ci-dessus imposées pourront être recouvrées d'une manière sommaire, à l'instance de tout commissaire-recenseur ou de tout énumérateur, ou de toute autre personne commise à l'exécution du présent acte, par devant un juge de paix ayant juridiction compétente dans la localité où la contravention a eu lieu, sur le serment de la partie poursuivante ou d'un témoin digne de foi ; et moitié de ces amendes appartiendra à la couronne pour les besoins publics de la Puissance, et l'autre moitié au poursuivant, à moins qu'il n'ait été interrogé comme témoin pour prouver la contravention, auquel cas la totalité des amendes appartiendra à la couronne pour les fins ci-dessus énoncées.

Pénalités,—leur recouvrement et emploi.

20. Lorsque le ministre d'agriculture le jugera opportun, il pourra, par instructions spéciales, enjoindre à tout commissaire-recenseur ou à toute autre personne commise à l'exécution du présent acte, d'instituer une enquête sous serment au sujet de toute matière liée à la confection du recensement ou à la constatation ou correction des défectuosités et inexactitudes qui pourraient s'y trouver ; et le commissaire ou toute autre personne comme il est dit ci-haut, aura, dès lors le même pouvoir que celui conféré à tout tribunal dans les causes civiles, d'assigner toute partie ou tous témoins, de les contraindre à comparaître et de les obliger à rendre témoignage sous serment, de vive voix ou par écrit, et de produire les documents et papiers qu'il croira nécessaires pour parfaire l'enquête en question.

Le ministre d'agriculture pourra ordonner la tenue d'enquêtes au sujet du recensement ; pouvoirs etc., des commissaires ou autres chargés de telles enquêtes.

21. Toute lettre apparemment (*purporting to be*) signée par le ministre d'agriculture, ou par son député, ou par tout autre individu à ce autorisé par

Certaines lettres, etc., feront foi

primâ facie de la nomination, destitution, etc.

ordre en conseil, et destinée à annoncer sa nomination ou sa destitution à quelquel personne commise à l'exécution du présent acte, ou à lui communiquer certaines instructions,—et toute lettre signée par un commissaires recenseur, ou par tout autre individu à ce dûment autorisé, et destinée à annoncer sa nomination ou sa destitution à quelque personne ainsi employée sous le contrôle du signataire, ou à lui transmettre certaines instructions,—fera foi *primâ facie* de la nomination, destitution, ou des instructions en question, et du fait que la lettre a été signée et adressée comme elle le comporte.

Même dispositif quant aux formules et instructions.

22. Tout document ou papier, écrit ou imprimé, étant apparemment une formule autorisée pour la confection du recensement, ou contenant des instructions y relatives, qui sera produit par toute personne commise à l'exécution du présent acte, comme telle formule ou comme contenant ces instructions, sera présumé avoir été fourni par l'autorité compétente à la personne qui en fera la production, et fera foi *primâ facie* des instructions y énoncées.

Le fait que l'énumérateur a déposé un tableau sera une intimation suffisante de le remplir.

23. Le fait qu'un énumérateur aura déposé dans une maison, ou partie de maison, quelque tableau apparemment (*purporting to be*) dressé sous l'autorité du présent acte,—et sur lequel sera inscrit un avis à l'effet qu'il doit être rempli et signé dans un certain délai par l'occupant ou, en son absence, par quelqu'autre membre de la famille,—sera présumé une intimation suffisante à l'occupant, bien que n'étant pas nommé dans l'avis ou bien qu'il ne lui ait pas été signifié persònnellement, de remplir et signer ce tableau.

Le ministre d'agriculture prépara un tarif des honoraires payables en vertu du présent acte, lequel sera soumis au parlement après avoir été approuvé par le gouverneur en conseil.

24. Le mininistre d'agriculture fera préparer un ou plusieurs tarifs des honoraires ou émoluments accordés aux différents commissaires-recenseurs et aux énumérateurs commis à l'exécution du présent acte,—ces honoraires ou émoluments ne devant pas cependant excéder en totalité, la somme de trois piastres pour chaque jours utilement et effectivement consacré, sur preuve, au service, dans le cas de tout énumérateur, ou de quatre piastres pour chaque jour ainsi employé, dans le cas de tout commissaire-recenseur ; et ces tarifs, une fois approuvés par ordre en conseil, seront soumis au parlement le ou avant le premier jour de mars mil huit cent soixante-et-onze, si le parlement est alors en session, sinon, dans les premiers quinze jours de la session alors prochaine.

A qui et quand ces honoraires seront payées.

25. Ces honoraires ou émoluments seront payés aux différents ayant-droit de la manière que le gouverneur en conseil l'ordonnera, mais le paiement n'en sera effectué que lorsque l'ayant-droit aura fidèlement et entièrement accompli ses travaux.

Ils seront pris sur les crédits votés par le parlement.

26. Ces honoraires et émoluments, de même que toutes les dépenses à encourir pour la mise à exécution du présent acte, seront acquittés sur les crédits votés à cet effet par le parlement.

Rapport détaillé des choses accomplies en vertu du présent acte, soumis au parlement.

27. Un rapport circonstancié de toutes les choses accomplies en vertu du présent acte, ainsi qu'un état de toutes les sommes dépensées sous son autorité, seront soumis au parlement dans les quinze premiers jours de la prochaine session et de chaque session subséquente, jusqu'à ce que toutes les exigences du présent acte aient été complètement remplies.

Interprétation.

28. Le mot " maison," usité dans le présent acte, comprend les navires, vaisseaux ainsi que les autres habitations ou résidences de tous genres.

Acte du service civil, non applicable.

29. Nulle disposition énoncée dans " l'acte du service civil du Canada,

1868," ne sera censée s'appliquer aux nominations, emplois ou services relevant du présent acte.

30. Sont par le présent abrogées les vingt-quatre premières sections du chapitre trente-trois des statuts refondus de la ci-devant province du Canada,—toutes les dispositions du chapitre trente-cinq des statuts revisés de la Nouvelle-Ecosse, ayant trait à la confection du recensement,—ainsi que tous les autres actes et parties d'actes en vigueur dans les provinces et se rattachant à un recensement. Dispositions incompatibles, abrogées.

31. Le present acte pourra être cité sous le titre de " l'*Acte du recensement*" ; et toutes les choses légalement accomplies ou devant l'être en vertu de quelque proclamation, de quelqu'ordre en conseil ou d'instructions prévues par le présent acte, seront censées accomplies ou comme devant l'être, et pourront être alléguées comme étant accomplies ou devant l'être sous l'autorité du présent acte. Titre abrégé du présent acte, etc.

INSTRUCTIONS AUX OFFICIERS.

CHAPITRE I.

Remarques Preliminaires.

Le but d'un recensement est de s'assurer, aussi exactement que possible, du chiffre de la population et des ressources d'un pays, et par là donner une juste idée de ses forces et de ses moyens.

Le recensement n'a pas pour objet l'imposition des taxes, comme, malheureusement, bien des personnes se l'imaginent. Il est fait simplement pour des fins d'administration : les résultats qu'il fournit, ainsi que les résultats de toute recherche statistique, sont directement liés à la science administrative, qui présuppose une connaissance générale des besoins et des moyens, des défauts et des avantages du pays recensé, présentés numériquement.

Tel étant le but d'un recensement et des statistiques, il s'ensuit qu'il est du devoir et de l'intérêt de chaque citoyen d'y prêter son appui, afin d'obtenir un exposé honnête et exact des faits.

Il est une erreur dans laquelle tombent bien des personnes, c'est de s'imaginer que les tableaux du recensement peuvent, soit leur servir comme d'annonces, soit préjudicier à leurs intérêts suivant le cas. Le fait est, cependant, que ces tableaux ne sont jamais vus que par les officiers chargés de faire et de résumer le recensement, lesquels, outre qu'ils sont tenus par leur serment d'office de ne divulguer aucun renseignement concernant les individus, n'ont nul souci de s'arrêter aux renseignements personnels que ces tableaux contiennent.

On prend les noms, dans le recensement, comme une garantie de l'exactitude des données fournies et afin de permettre le contrôle des renseignements inscrits.

En étudiant l'énoncé des préceptes qui ont trait à la matière des recensements, il faut toujours se rappeler que les questions qu'on y pose ne peuvent comprendre tous les sujets intéressants, mais doivent se restreindre aux choses d'une importance générale. Tels sont les sujets qui se rapportent généralement à toute la population et aux diverses localités qui forment les parties constituantes du pays. On est même forcé d'omettre certains faits d'un haut intérêt, tant à cause des complications qu'ils entraînent, que de la nécessité qu'il y a de limiter le nombre de questions demandées. On peut cependant acquérir la connaissance des faits de cette nature, (si on le juge nécessaire), au moyen d'enquêtes faites en même temps que celles qu'exige le recensement, mais distinctes toutefois des tableaux généraux. Telles sont, par exemple, les statistiques médicales, qui comprennent l'invasion et la prévalence des maladies, l'état hygiénique des maisons et des édifices consacrés aux réunions publiques, l'examen de la proportion relative des infirmités, la folie sous ses divers aspects, etc., etc. Telles sont aussi les statistiques commerciales, comprenant la navigation, les chemins de fer, les canaux, etc., etc.

Les personnes, de même que les localités ont leurs préférences marquées et leurs intérêts particuliers ; mais il faut se résigner à subir la loi de la nécessité, ainsi qu'expli-

quée ci-haut : il serait tout à fait impossible d'inscrire chaque détail et de faire toutes les recherches.

L'évaluation des choses ne sera pas donnée dans les tableaux, excepté pour ce qui a trait au dénombrement des établissements industriels, pour lesquels l'énumération des objets est souvent impossible, en raison de leur multiplicité, entraînant ainsi la nécessité d'inscrire la valleur collective dans tous les autres cas, il est évident qu'une évaluation du genre, faite par des officiers qui ne sont pas évaluateurs, mais qui ont simplement pour mission d'enregistrer les réponses qu'on fait aux questions posées d'avance, ne serait revêtue d'aucun caractère d'exactitude. Il est beaucoup mieux, conséquemment, de faire, de l'évaluation collective des propriétés foncières et mobilières, la matière d'une enquête spéciale, en établissant les prix moyens des choses recensées comme objets.

Quelque soit le plan que l'on adopte pour la confection du recensement, quelque soit la nature des recherches que l'on se propose de faire au moyen des tableaux, quelque soit le soin que l'on consacre à la préparation de ces derniers et à l'enregistrement des réponses, il faut bien se convaincre que l'on rencontrera dans la pratique bien des difficultés et des embarras ; l'affaire est de les surmonter du mieux possible.

Le succès des opérations du recensement, qui consiste à obtenir un rapport vrai de l'état des choses, dépend de trois conditions, dont l'absence ne peut manquer d'affecter le résultat dans la mesure exacte de pareil déficit ; ces trois conditions reposent ;

1o. Sur l'adoption d'un bon système servi par un personnel administratif intelligent et dévoué ;

2o. Sur un choix d'énumérateurs intelligents, honnêtes, laborieux et bien préparés ;

3o. Sur une population honnête bien disposée et désireuse de fournir les réponses aux questions posées.

Sur ce continent les difficultés que présente la confection d'un recensement sont bien plus grandes et plus nombreuses que dans certains pays d'Europe, cela est dû à la différence de l'organisation sociale et du mécanisme administratif à quoi s'ajoute l'état de dispersion de la population sur d'immenses surfaces territoriales. Il résulte que les opérations d'un recensement demandent plus de soin et plus d'activité dans ce pays, de la part des officiers de tous grades qui en sont chargés, et une co-opération plus active de la part du public en général.

CHAPITRE II.

Système Adopté.

La série des tableaux adoptés se compose de neuf cahiers d'une grandeur convenable, facile par conséquent à transporter et à manœuvrer ; lesquels seront pour plus de commodité renfermés dans un portefeuille : chacun de ces tableaux à trait à des objets de même ordre, évitant ainsi la confusion qui nait du mélange des renseignements d'ordres divers ; ce qui a permis de multiplier les questions, sans augmenter proportionellement l'ouvrage des énumérateurs.

Le sens des tableaux est exposé par ce manuel qui, accompagné d'un tableau-exemple, explique chaque colonne et donne des instructions dont le but est d'aider aux officiers à vaincre les difficultés que l'on rencontre invariablement dans la pratique.

Ce tableau-exemple est destiné à servir de modèle aux énumérateurs, dans l'enregistrement des faits dont ils auront à s'enquérir ; mais les détails de cet exemple ne sont point faits en vue de tenir compte des proportions d'âge, de sexe, de naissances et de morts, non plus que des circonstances locales consignées en tête des différents feuillets, comme se rapportant aux faits imaginaires enregistrés ; les seules parties connexes, dans ce tableau-exemple, sont celles qui font suite au nom de chaque chef de famille d'un tableau à l'autre.

Les tableaux de recensement seront communiqués au public sous forme condensée, quelque temps avant de commencer la confection du recensement, afin que chacun puisse se mettre au courant des différentes questions auxquelles la loi l'oblige à répondre et de se

préparer ainsi d'avance à recevoir la visite de l'énumérateur, soit en mettant ses réponses par écrit, soit en les gravant dans sa mémoire, soit en laissant ses instructions à son domicile, prevenant par là les erreurs qui résulteraient d'un interrogatoire subit, et abrégeant le temps requis pour l'inscription des réponses.

On a fait choix de treize officiers de recensement dans les quatre provinces du Canada, comme suit, savoir :—5 pour Ontario, 4 pour Québec, 2 pour la Nouvelle-Ecosse et 2 pour le Nouveau-Brunswick, lesquels ont fait, à la capitale, un assez long séjour qu'ils ont consacré à l'étude des questions qui se lient à la matière des recensements ; ils ont aidé aux travaux préliminaires et à l'adoption finale des tableaux et des instructions. Ces messieurs doivent se rendre, chacun dans les districts qui lui ont été assignés, pour se mettre en rapport avec les commissaires, leur communiquer le résultat de leurs recherches et de leurs études, et généralement représenter le département au dehors.

Leur conférence avec les officiers du recensement finie, et lorsqu'ils auront une connaissance parfaite des tableaux, du manuel et des détails de la confection du recensement, les commissaires devront alors entrer en conférence avec les énumérateurs de leurs districts respectifs, afin de les faire passer (les énumérateurs) par le même cours d'instruction.

Par la mise en pratique d'un pareil système, toutes les mesures à prendre seront suivies d'une manière uniforme, du département à l'officier du recensement, de celui-ci au commissaire, et de ce dernier à l'énumérateur.

Il y a lieu d'espérer, qu'à l'aide de telles études préliminaires et de la mise à exécution d'un tel système d'instruction, chaque officier chargé des travaux du recensement, sera parfaitement préparé pour remplir ses devoirs, quand le temps sera venu de les accomplir. Dans tous les cas, cette méthode paraît la seule qui puisse préparer la voie à la bonne exécution du recensement.

Le devoir fait, par la loi au département, de diviser les diverses provinces de la confédération, en districts et en sous-districts de recensement, a nécessité beaucoup de recherches et de travaux auxquels les officiers du recensement ont pris une part active.

On a mis un grand soin à partager le pays en districts de la manière la plus convenable possible, non seulement en vue du recensement, mais encore en vue des besoins statistiques futurs. Pour plus de précision et pour augmenter les garanties d'exactitude, on a fait confectionner, pour chaque commissaire du recensement, une carte-croquis de son district, sur laquelle carte les sous-districts et les portions de territoire assignées à chaque énumérateur sont ou seront désignés.

CHAPITRE III.

INSTRUCTIONS GÉNÉRALES.

Le principe adoptée pour le dénombrement de la population est celui de la *population de droit*, c'est-à-dire qu'ont tient être la vraie population du pays celle qui est domiciliée sur le territoire canadien, en y comprenant tous ceux qui pourraient être temporairement absents de leurs foyers, soit en voyage, soit en promenade, soit à l'étranger, soit à la mer ou dans les forêts.

Chacun doit être enregistré dans sa province et dans sa localité, c'est-à-dire dans la division de recensement où se trouve située la maison de son père, ou la famille dont il est chef ou dont il est membre, sans tenir compte de son absence, ainsi qu'il vient d'être dit.

Voici, sur la matière, quelques instructions destinées à éclairer les employés du recensement, sur la mise en pratique de ce principe de dénombrement.

Sont considérés comme présents, au sein de la famille, pour toutes les fins du recensement et par conséquent sujets à l'enregistrement, tous les marins et pêcheurs à la mer ou sur la côte, tous les forestiers et chasseurs dans la forêt, tous les marchands, les hommes de métier, les journaliers, les voyageurs, les étudiants et tous autres absents du logis, mais sans domicile fixe ailleurs ; attendu que pour faire cesser le lien domiciliaire, qui constitue la famille de dénom-

brement, il faut avoir fixé son séjour ailleurs, permanemment et avec intention de ne jamais revenir. Ainsi, encore une fois, le marin, l'étudiant, l'écolier, les malades à l'hôpital, toutes les personnes temporairement internées dans les institutions d'éducation, de charité ou les prisons, doivent être inscrits dans leur province et leur localité au foyer de la famille, quelque soit la cause de l'absence et la distance qui les sépare du séjour commun.

Quand un énumérateur rencontre une personne dont le domicile est en dehors de sa division, il ne doit pas l'enregistrer, parceque cette personne appartient à la population d'une autre localité.

Les serviteurs peuvent se partager en trois catégories, sujettes au dénombrement en la manière qui suit :—

1. Les serviteurs ayant eux-mêmes une famille et une habitation à eux au pays doivent être enregistrés à ce domicile de leur famille ;

2. Les serviteurs sans familles, ou dont les familles ne sont point domiciliées en Canada, doivent être enregistrés comme faisant partie de la famille de leur maître ;

3. Les serviteurs permanemment employés et résidant (à l'exclusion de tout autre domicile) avec leur maîtres doivent aussi être enregistrés au domicile du maître.

Il y a des personnes qui n'ont point de liaisons de famille au pays, non plus que de domicile d'aucune espèce, ceux-ci, évidemment, doivent être enregistrés dans l'endroit où on les rencontre, à bord d'un navire, dans les chantiers, dans les établisements publics ou les maisons privées où ils résident pour le moment. A cette classe appartiennent les personnes sans familles à eux et n'étant attachés à aucune famille, allant en service, de place en place, les orphelins maintenus dans les orphelinats ou chez des particuliers, les infirmes, les malades, les prisonniers qui ne sont ni pères ni fils de famille en Canada, n'ayant point d'autre domicile que leur résidence du moment, les prisonniers condamnés à vie, etc., etc.

Une famille, dans le sens attaché à ce mot pour les fins du recensement, peut n'être composée que d'une seule personne vivant seule et, d'autre part, d'un nombre quelconque de personnes vivant ensemble sous le même toit et nourries à la même cuisine, par exemple : Un homme, disons un marchand, ou bien une femme, disons une couturière, vivant seuls, chacun à son apart dans une maison séparée ou dans une partie distincte d'une maison, constitueront chacun une, tandis qu'un nombre quelconque de personnes, dont plusieurs peuvent n'être point parents, mais vivant ensemble dans une maison de pension et n'appartenant point à une famille domiciliée, ne constitueront qu'une seule famille. La famille, pour le recensement, se constitue par le domicile, et le chef de famille s'entend du père, de la mère, du maître ou de la maîtresse de la maison, quelqu'ils soient.

L'enregistrement de la population et des autres renseignements requis doit être un rapport de l'état des faits, tels qu'existant au jour du deux d'avril 1871.

Les renseignements qui se rapportent à la production de l'année dernière écoulée, doivent dater de ce même jour du deux avril. Les entêtes des colonnes font voir quels sont les renseignements qui appartiennent à cette dernière catégorie.

D'après ce qui précède, il est facile de voir que toute personne qui était vivante le deux d'avril doit être enregistrée comme faisant partie de la population dénombrée, alors même qu'elle n'existerait plus au temps de la visite de l'énumérateur, et que, par contre, tous les enfants nés après le deux d'avril 1871, n'ont point à être enregistrés par l'énumérateur.

Les honoraires des commissaires et des énumérateurs ont été réglés par Son Excellence le gouverneur en conseil, conformément à la 24me section de l'acte du recensement ; mais il ne sera fait aucun paiement de ces honoraires avant que l'ouvrage ait été complété d'une manière satisfaisante, et qu'on ne soit assuré que tous les devoirs imposés à ces divers officiers ont été duement accomplis.

Les explications qui vont suivre, sur chaque tableau et sur chaque colonne de ces tableaux, suffiront, avec le tableau—exemple qui les accompagne, à mettre les employés du recensement au fait des principales difficultés qu'ils pourraient rencontrer dans l'exécution de leurs tâches respectives.

L'enregistrement des données du recensement doit être fait par l'énumérateur lui-même, de sa main, allant de maison en maison et prenant ainsi, avec une scrupuleuse exactitude, les réponses aux questions posées dans les têtes de colonne.

Le renseignement, que l'on devra enregistrer dans chaque cas, doit être la réponse vraie de la personne à laquelle on pose la question ; l'énumérateur ne doit pas prendre sur lui de rien insérer qui n'ait été dit et distinctement reconnu par la personne donnant le renseignement. Ce serait se rendre coupable d'un acte criminel que d'inscrire quelque chose qui serait contraire aux déclarations faites ; mais l'énumérateur devra se faire un devoir d'aider la personne qu'il interroge en lui indiquant toute erreur ou toute omission apparente, et, dans tous les cas il devra relire les réponses qu'il aura consignées sur ces tableaux, afin de s'assurer de l'exactitude de l'enregistrement inscrit.

Dans le cas de refus de répondre aux questions ou dans le cas de réponses évidemment contraires à la vérité des faits, il est du devoir de l'énumérateur de mettre la personne ainsi compromise en garde contre les conséquences d'une pareille conduite ; au cas qu'elle persisterait, il serait de son devoir de l'amener en justice.

L'énumérateur a pour fonction d'enregistrer les réponses, telles que données aux questions posées ; mais il doit exercer ses fonctions avec intelligence et conscience, et non comme une simple machine, ayant soin d'être en garde contre l'erreur ou la fraude.

Quand l'énumérateur se verra en face de difficultés (chaque énumérateur rencontrera des difficultés), il devra s'en tirer de la meilleure manière possible, en prenant pour guide la loi et le présent manuel, et s'efforçant :

1. De n'omettre rien d'important.
2. De ne pas enregistrer deux fois le même fait.
3. De ne rien exagérer.
4. De ne rien amoindrir.

L'étude attentive de ce manuel et l'examen préliminaire des circonstances de la localité qui lui est assignée comme champ d'opération, sont les meilleurs moyens qu'ait un énumérateur de se mettre à la hauteur de ses devoirs.

Au fait, un bon énumérateur doit connaître à l'avance, d'une façon générale, les circonstances de toutes les familles de sa division.

La discrétion et la patience doivent caractériser les rapports entre le public et les énumérateurs, de la part de ces derniers qui ont pour devoir de répondre poliment et de manière à satisfaire à toutes les questions qu'on leur fait.

Si quelqu'un témoignait quelque crainte ou quelqu'hésitation à donner ses réponses, il faudrait le convaincre qu'aucun renseignement qu'il peut donner, qu'aucun détail inscrit dans les tableaux ne peuvent le compromettre en quoi que ce soit, ni affecter sa position et ses affaires. L'énumérateur agit sous serment, et il est de son devoir de garder le plus profond secret, tant à ce qui regarde les renseignements qui lui sont donnés de vive voix, que ceux qui sont inscrits dans les tableaux : Il lui est défendu de montrer ces derniers ou d'en communiquer la substance à qui que ce soit, à l'exception de l'officier et du commissaire de son propre district, qui eux aussi agissent sous serment, et à qui il est défendu de ne rien communiquer à qui que ce soit sous aucun prétexte.

Les officiers, commissaires et énumérateurs ne doivent, en aucun temps, se permettre de donner des analyses des résultats obtenus : des renseignements partiels ainsi communiqués seraient de nature à produire des fâcheuses conséquences, pouvant induire en erreur, ou servir certaines fins qui n'ont rien de commun avec la confection du recensement et qui peuvent lui être préjudiciables : c'est au département lui-même auquel reviendra la tâche de faire connaître les résultats obtenus ; en ceci, comme en tout autre matière, les officiers employés au recensement doivent apporter, à l'accomplissement de leurs fonctions, la discrétion qui doit caractériser les actes d'hommes appelés à remplir des devoirs importants et d'une nature délicate.

Les études préliminaires nécessaires à chaque employé du recensement doivent être terminés avant l'époque fixée pour le commencement des travaux proprement dits du dénombrement, afin que chacun soit préparé à l'avance à résoudre les difficultés qui peuvent se présenter, en s'aidant du manuel et du tableau-exemple qui doivent les accompagner partout. En commençant le travail du dénombrement, l'énumérateur doit consacrer un peu plus de temps qu'il ne lui en faudra quelques jours plus tard, cela étant nécessaire, au début, à la bonne exécution de ses entrées.

Si 'énumérateur se voit en présence d'une difficulté tout à fait exceptionnelle et non prévue, il devra alors loger une note dans la colonne des remarques, donnant l'explication des entrées qu'il a faites sous les circonstances.

Tous les documents expédiés aux officiers, aux commissaires et aux énumérateurs, sont de leur nature privés, à l'exception, naturellement, de " l'Acte du recensement " et les documents publiés dans la *Gazette du Canada.*

CHAPITRE IV.

DES TABLEAUX.

Remarques Générales.

Les neuf tableaux préparés pour le recensement forment une série régulière, dont chaque tableau doit être pris à son ordre à chaque visite de l'énumérateur. Ces tableaux sont imprimés sur un papier spécialement confectionné pour cet objet et portant en filagramme, les mots " Canada First Census " ; ces soins pris indiquent quelle attention les énumérateurs doivent apporter à remplir ces formules. Les écritures doivent être faites avec de bons matériaux et les cahiers tenus en parfait ordre : il n'est point permis de les rouler, encore moins de les plier.

Les cahiers seront accompagnés, pour chaque énumérateur, d'un portefeuille sans lequel on ne doit pas les transporter. L'énumérateur, après l'accomplissement de ses fonctions, devra remettre le tout, portefeuille et cahier, en bon ordre au commissaire, et le commissaire à son tour devra remettre le tout au département, pour faire partie des archives.

Comme les énumérateurs et les commissaires n'ont point à s'enquérir du résultat final du recensement, ils ne devront point faire les additions, ni rien inscrire sur les lignes destinées à cet effet, au bas des colonnes ; ces lignes sont ainsi placées pour le travail des compilateurs. Les corrections anticipées par la loi, n'ont rapport qu'à l'enregistrement des faits et doivent être exécutées, si besoin en est, en la manière plus loin prescrite, par l'énumérateur ou l'énumérateur et le commissaire conjointement.

Chacun des neuf tableaux doit être paginé séparément et par lui-même, dans l'ordre régulier 1, 2, 3 etc., et sans interruption. Le tableau No. 1 contiendra nécessairement un beaucoup plus grand nombre de pages que tous les autres, et le tableau No. 2 un moindre nombre.

On corrigera les erreurs commises (elles seront très rares si l'on apporte au travail le zèle et l'attention nécessaires) par un léger trait de plume passé sur l'entrée erronée, les corrections et additions devant être insérées entre les lignes, ayant le soin de ne jamais faire disparaître ni d'oblitérer, de façon à les rendre illisibles, les entrées une fois faites.

On ne doit jamais gratter le papiér pour aucune correction.

Chaque entrée devra être faite dans sa colonne propre et l'écriture et les chiffres ne doivent pas empiéter sur les espaces voisins dans le tableau ; on aura aussi le soin de mettre les chiffres en lignes régulières d'unités, de dizaines, de centaines, etc., afin de faciliter le travail de compilation.

L'énumérateur devra visiter personnellement chaque résidence et chaque établissement de sa division. Dans chacune de ses visites, il devra lire l'entête de chaque colonne de chaque tableau, à l'exception des tableaux que l'on mentionnera plus loin. L'énumérateur ne doit prendre pour admis ni supposer que la personne qu'il interroge peut seulement donner des réponses aux questions demandées par les entêtes d'une partie des tableaux ; il doit poser chaque question et, comme preuve de ce qu'il a suivi à la lettre les instructions qui lui sont ici donnéés, il lui est ordonné de faire une entrée à chaque colonne dans chaque cas, que la réponse soit affirmative ou négative, en la manière ci-après prescrite et illustrée dans le tableau-exemple.

L'exception dont on a parlé concerne le second, le sixième et le neuvième tableaux, qui ont trait aux *décès*, aux *établissements industriels*, et aux *produits minéraux*, dans lesquels on est exempté de faire lecture de toutes les questions et d'insérer une entrée, sur la réponse négative à la question: " Quelqu'un est-il mort dans la famille durant les derniers douze mois ?" ou bien aux questions: " Possédez-vous quelqu'établissement industriel " ou " Avez-vous des produits minéraux à enregistrer ?"

Toutefois, dans les cas des " établissements industriels" et des " produits minéraux," l'énumérataur devra se rappeler qu'un grand nombre de cultivateurs et autres possèdent, en dehors de leur industrie ordinaire, un four à chaux, un moulin à scie, une tannerie etc., ou bien exploitent des carrières et s'adonnent à des opérations minières, même à l'extraction de l'or.

Dans le cas d'un pensionnaire domicilié dans une famille qui n'est pas la sienne, lequel exerce une industrie ou s'occupe d'une exploitation séparée de celle de la famille, on doit inscrire ses propriétés et ses produits séparément : dans le cas de production commune ou associée on ne doit faire du tout qu'une seule entrée.

Pour éclaircissement, disons que le tableau No. 1 contiendra autant de lignes écrites qu'il y aura de personnes vivantes à inscrire, le No. 2 autant de lignes qu'il y aura eu de décès pendant les derniers douze mois; le No. 3 autant de lignes qu'il y aura de visites de familles, de producteurs ou propriétaires distinctes et d'institutions publiques; le No. 4 autant de lignes que de familles et de producteurs distincts; le No. 5 de même ; le No. 6 autant de lignes qu'il se rencontrera d'établissements industriels dans la division de l'énumérateur ; le No. 7 autant de lignes que de familles visitées et de producteurs disitincts; le No. 8 de même; le No. 9 autant de lignes que l'on rencontrera de chefs de familles, de producteurs ou d'agents de compagnies faisant l'exploitation des mines ou des carrières.

Comme certaines abréviations sont nécessaires et d'autres utiles pour ménager le temps, il importe de donner quelques règles sur le sujet :

Pour toutes abréviations composées d'une seule lettre, on devra faire usage des lettres majuscules, par exemple : " M." pour masculin, " F," pour féminin, " M," pour mariés, " V," pour en veuvage :

Le signe négatif, qu'on doit inscrire dans les colonnes chaque fois qu'il n'y a rien à entrer ou que la réponse " Non " sera donnée à la question posée, se fera par un trait :—

Le signe affirmatif, équivalant à la réponse " Oui," et marquant que la manière de la réponse fait partie des faits à enregistrer, s'inscrira en posant le chiffre 1 :

On pourra faire usage du guillemet pour signifier répétition du renseignement : ce signe donc équivaudra aux mots *idem* ou *ditto* ; mais ce signe ne doit pas apparaître à une page subséquente, sans la repétition, en tête, du mot qu'il représente.

Récapitulation des signes conventionnels :
— Non, rien, inconnu, non constaté.
1. Oui, à être compté.
" Idem ou ditto,

Les mois de calendrier, qui doivent être inscrits dans les colonnes des naissances, mariages et décès, peuvent l'être au moyen des abréviations suivantes; pourvu qu'elles soient faites avec le plus grand soin :

Jan. pour Janvier	Jull. pour Juillet
F. " Février	Aot. " Août
Mrs. " Mars	S. " Septembre
Av. " Avril	O. " Octobre
Mi. " Mai	N. " Novembre
Ju. " Juin	D. " Décembre

On peut se servir des abréviations suivantes, en lieu et place des noms des provinces :

O. pour Ontario	N. E. pour Nouvelle-Ecosse
Q. " Québec	N. B. " Nouveau-Brunswick.

Les informations qui font la matière de ce recensement sont limitées aux chiffres de la population, au renseignements sur les naissances, mariages et décès des douze derniers mois, au dénombrement de la propriété possédée et de la propriété occupée à l'époque du recensement et à l'exposé de la production des douze derniers mois. Conséquemment, les données fournies pour chaque famille ne doivent la représenter qu'en sa qualité de propriétaire ou de producteur et, de ce dernier chef, les quantités produites doivent être inscrites au grand total, comprenant les quantités consommées à la maison, tout aussi bien que les quantités vendues, exportées ou encore en grenier.

Quelques exemples suffiront à rendre plus clair ce qui précède :—

Un cultivateur a produit 500 minots de blé, dont il a consommé 100 minots, vendu 200 minots et dont il détient 200 minots ; il devra faire inscrire 500 minots, attendu qu'il ne doit apparaître ici ni comme consommateur, ni comme vendeur, ni comme grenetier, mais tout simplement comme producteur. Un marchand, qui aurait acheté les 200 minots vendus par ce cultivateur, n'aurait rien à inscrire de ce titre ; mais s'il était lui-même, en même temps que marchand, producteur de 300 minots de blé recueillis sur sa terre, il aurait à faire inscrire 300 minots.

Un industriel, disons un fabricant drapier, a confectionné durant les derniers douze mois 10,000 verges d'étoffe ; il devra faire inscrire 10,000 verges, sans égard aux quantités vendues non plus qu'aux quantités en magasin.

Un marchand n'a rien a faire inscrire dans les tableaux du recensement en sa qualité d'acheteur ou de vendeur d'articles qu'il n'a pas produits, pas plus que l'expéditeur n'a à faire inscrire les produits qu'il à simplement transportés ; mais si l'un ou l'autre a produit lui-même des articles de consommation ou d'usage, il doit en faire inscrire la quantité.

A l'exception du dénombrement des propriétés mobilières et immobilières mentionnées dans le tableau No. 3, et, sous le titre " Navigation," dans le tableau, No. 8, tout ce qui a trait à l'exploitation et à la production doit être enregistré sur place, c'est-à-dire à l'endroit même où s'est opéré la production, l'extraction ou la confection, avec renvoi au tableau No. 1, référant à la personne qui a donné les renseignements, que cette personne soit le propriétaire ou le producteur lui-même, ou également le représentant ou l'employé.

Le commissaire de chaque district remplira les blancs de la première page du tableau No. 1, en y insérant les noms de la province, du district, du sous-district et de la division de recensement, avec le nom de l'énumérateur concerné. Ces premiers blancs étant remplis par le commissaire, il sera du devoir de l'énumérateur, aussitôt après la réception des tableaux, de terminer ce travail, en remplissant les autres blancs de chaque page de chaque tableau et en faisant la pagination de chaque cahier.

Les commissaires et énumérateurs devront remettre (ces deniers aux commissaires et ceux-ci au département) chaque feuille et chaque page des tableaux d'exécution qui leur auront été délivrés, que ces pages aient été remplies ou non, qu'elles aient été endommagées ou non, exactement le nombre de pages qu'on aura reçu.

Les tableaux retournés au département sont des originaux, dont on ne doit pas faire de copies.

Toute infraction à cette règle sera prise comme une présomption d'erreur.

Les commissaires et les énumérateurs, dans la transmission et l'usage des tableaux, doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour les mettre à l'abri des éléments ou de toute autre cause d'altération, et pour les soustraire à l'ingérence ou à l'inspection de toute autre personne que les officiers préposés à cet effet.

Quand deux ou plusieurs énumérateurs sont nommés pour le même sous-district, le commissaire doit désigner ces divisions par le mot et le chiffre division 1, division 2, etc., etc., et dans son rapport final, il devra donner une description topographique de chacune. Quand, d'autre part, un énumérateur est nommé pour deux ou plusieurs sous-districts, le commissaire doit lui fournir un nombre proportionné de séries de tableaux, chaque série ayant son portefeuille distinct.

L'énumérateur doit inscrire, à la colonne des remarques du tableau No. 1, en terminant les travaux de chaque jour, la date et son nom, sur la ligne du dernier nom enregistré, comme indiqué dans le tableau-exemple :

CHAPITRE V.

INSTRUCTIONS SUR CHAQUE TABLEAU.

TABLEAU No. 1.

Dénombrement des vivants.

Ce tableau est celui qui doit établir le chiffre de la population, enregistrée nom par nom, famille par famille, par l'énumérateur allant de maison en maison. La population doit être dénombrée telle qu'existant au 2 d'avril 1871.

Colonne 1. Ici doit être enrégistré tout navire servant de séjour ou de domicile à une famille ou à bord duquel il se trouve quelques personnes, appartenant à notre population, mais sans domicile à terre ou sans rapport avec aucune famille domiciliée au pays. Lorsqu'on fait ici l'enregistrement d'un navire comme domicile il faut avoir soin de s'assurer que la même entrée n'a pas été faite ailleurs. Chaque navire ainsi enregistré doit l'être dans l'ordre des visites de 1 jusqu'au dernier pour chaque division d'énumérateur. Il ne faut pas oublier, toutefois, que si l'énumérateur est chargé de plus d'un sous-district il doit agir comme tout officier remplissant des offices distincts.

Colonne 2. Ici doivent entrer les habitations temporaires, telles que chantiers, huttes, cabanes, occupées une partie de l'année, aussi dans l'ordre des visites.

Colonnes 3 et 4. Ici doivent être enregistrées respectivement les maisons en construction et les maisons inhabitées, à mesure que l'énumérateur les rencontre : avec ceci de particulier, que la ligne sur laquelle le chiffre est inscrit importe peu attendu qu'il n'y a aucun rapport entre cet enregistrement et les noms et autres renseignements des autres colonnes du tableau.

Lorsque ces maisons, en construction ou inhabitées, se rencontrent en rangs et contigues, comme c'est souvent le cas dans les villes, alors l'enregistrement doit se faire en inscrivant le chiffre indicatif du nombre collectif 2, 5, suivant le cas, et quand une seule, le chiffre 1.

Colonne 5. Ici doivent être enregistrées les maisons habitées dans l'ordre des visites, consécutivement de 1 à la fin de la série pour chaque division d'énumérateur. Une maison peut contenir plusieurs familles, mais il faut toujours dans ce cas n'enregistrer qu'une maison : pour constituer deux ou plusieurs maisons d'une construction contigue, il faut que chaque partie, ainsi prise pour une maison séparée, ait une porte de dehors et n'ait point de porte de communication constante de l'une à l'autre dans l'intérieure.

Colonne 6. Dans cette colonne on doit enregistrer le nombre de familles visitées, dans l'ordre des visites, en numérotant 1, 2, 3, etc., sans interruption jusqu'à la fin.

Colonne 7. Les noms de tous les membres de chaque famille qui n'ont point eux-mêmes un domicile fixe constant et permanent ailleurs doivent être enregistrés dans cette colonne, en la manière suivante illustrée par le tableau-exemple :—

Talbot Pierre.
" Sara.

En inscrivant d'abord le nom de famille, puis le nom de baptême.

Colonne 8. Le sexe est enregistré dans cette colonne par l'insertion de la lettre M pour masculin, F pour féminin.

Colonne 9. Les entrées dans cette colonne ne demandent point d'autre explication que celle qui a trait à l'enregistrement de l'âge des enfants au-dessous d'un an, lequel devra se faire en insérant autant de fractions d'un an que l'enfant a de mois d'existence, ainsi : $\frac{1}{12}$, $\frac{2}{12}$, $\frac{3}{12}$, jusqu'à $\frac{11}{12}$, tel qu'illustré dans le tableau-exemple.

Colonne 10. Les enfants nés dans les douze derniers mois et vivants, dont le nom par conséquent doit être inscrit à la colonne 7, seront le sujet d'une entrée dans cette colonne : cette entrée se fera en inscrivant le mois de la naissance, comme on peut le voir dans le tableau-exemple.

Colonne 11.—n'a pas besoin d'explications : l'information requise doit être entrée en inscrivant le mot "France," "Angleterre," "Allemagne," "Q.," "N.-E.," etc., suivant le cas.

Colonne 12. En inscrivant la religion des personnes, l'énumérateur doit avoir soin d'entrer exactement la réponse telle que donnée : dans le cas d'une abréviation, le mot distinctif de la

croyance religieuse doit être inscrit au long, tel qu'indiqué dans le tableau-exemple.

Il se rencontre des sectes religieuses qui portent à peu près le même nom, dans ce cas il est nécessaire de les bien distinguer, l'énumérateur aura donc le soin de le faire d'une manière claire et précise.

Il sera nécessaire cependant d'adopter des abréviations, nécessitées par l'espace, en ayant soin de rendre apparant le mot principal, exemple :—

C. Presb.	pour la religion	Canadienne Presbytérienne.
R. Presb.	"	Réformée Presbytérienne.
W. Meth.	"	Wesleyenne Méthodiste.
Meth. N.-C.	"	Méthodiste-Nouvelle-Connection.
I. Meth. E.	"	Indépendante Meth. Episcopalienne.
F. W. C. Bapt.	"	*Free-will* Chrétienne-Baptiste.

Et ainsi pour toute autre secte désignée par une phrase trop longue à écrire.

Colonne 13. L'origine des familles et des individus doit être inscrite telle que donnée par le chef de famille ou la personne interrogée comme suit : Anglaise, Irlandaise, Ecossaise, Africaine, Sauvage, Allemande, Française, etc., ainsi qu'illustré par le tableau-exemple.

Colonne 14. La profession, le métier ou l'occupation, doivent être aussi inscrits tels que donnés. Quand deux professions sont pratiquées par la même personne, on peut les inscrire toutes deux, ou n'en inscrire qu'une selon l'avis de la personne elle-même. Les enfants qui suivent la profession de leur père ou lui sont associés doivent porter la même indication. Par exemple : Un fils de cultivateur travaillant avec son père doit être désigné comme " cultivateur," le fils d'un charpentier comme " charpentier." Les jeunes gens étudiant une profession ou apprenant un métier, doivent être désignés dans cette colonne comme suit : " Etud : en médecine,"—" Etud : en loi,"—" Apprenti forgeron," et ainsi de suite. Les élèves des maisons d'éducation peuvent être désignés sous le nom générique d'étudiants.

Quand à ce qui regarde les femmes, à moins qu'elles n'aient une occupation distincte à part des travaux de la maison, elles doivent être désignées comme n'ayant pas de profession spéciale par le signe —; il en est de même des enfants. Les femmes ayant une occupation spéciale, comme celle de couturière, de commis, d'employée de manufacture, doivent être désignées selon le cas.

Colonne 15. Les entrées dans cette colonne se feront en inscrivant la lettre " M," pour marié, " V," pour en veuvage, et le signe —, pour tous les autres, y compris les enfants.

Colonne 16. Dans cette colonne devront être notés les mariés des derniers douze mois, en inscrivant le mois ainsi qu'illustré par le tableau-exemple.

A très peu d'exception près, l'entrée sera double dans les ménages, alors le signe " peut être écrit sous l'inscription du mois fait à la ligne du mari.

Colonnes 17, 18, 19, 20, 21, 22. Les entrées à faire dans ces colonnes s'expliquent suffisamment par les entêtes, et doivent s'inscrire en y mettant le chiffre 1. L'entête marquée "*Aliénés*" doit s'entendre de toutes les personnes complètement et évidemment privées de raison. Bien que l'aliénation soit une affliction comme une autre, l'énumérateur doit mettre une certaine délicatesse à faire cette question et ménager les préjugés des gens à ce sujet. On ne s'est pas préoccupé de faire ici une distinction entre les maladies mentales, attendu que les enquêtes de cette sorte, faites dans un recensement, ne peuvent amener que des résultats tout à fait sans valeur.

Colonne 23. Dans cette colonne, naturellement, l'énumérateur pourra entrer les remarques qu'il jugera nécessaires ; mais en général on ne doit pas être prodigue de ces remarques.

Dans cette colonne aussi, l'énumérateur devra entrer, chaque soir, la date du jour et sa signature, en écrivant le tout sur la ligne qui contient le dernier nom inscrit dans la journée, ainsi qu'indiqué dans le tableau-exemple.

Tableau No. 2.

Dénombrement des morts des derniers douze mois.

Ce tableau de la mortalité des douze mois précédant immédiatement la date fixée pour le recensement, est rendu nécessaire par l'absence de régistres pour la plus grande partie de la population du Canada. L'énumérateur devra mettre un soin particulier à s'enquérir dans chaque famille des morts arrivées dans les derniers douze mois, expliquant toujours qu'il faut faire rapport de toutes les morts, de celle de l'enfant nouveau-né, comme de celles arrivant à tous les autres âges.

On ne saurait trop insister sur ce point, attendu que la proportion de la mortalité à la population est un des critérium les plus certains de l'exactitude relatives des retours de population. Les énumérateurs ne sont point requis de faire une entrée dans ce tableau No. 2 a chacune de leurs visites, mais ils doivent dans chaque famille s'assurer de la réponse à la question ;—"Quelqu'un est-il mort dans cette famille durant le cours des derniers douze mois ?" pour alors faire une entrée régulière à chaque colonne, dans le cas d'une réponse affirmative ; comme on peut le voir dans le tableau-exemple.

Colonnes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10. Les entrées dans ces colonnes doivent se faire exactement de la même manière que les entrées correspondantes du tableau No. 1.

Il est peut être bon d'expliquer que les colonnes 4 et 9 du tableau No. 2, complètent les colonnes correspondantes 10 et 16 du tableau No. 1, les deux renseignements étant nécessaires pour former le total des naissances et des personnes mariées dans les douze mois précédant le recensement.

Colonne 11. Lorsque la mort a été causée par un accident ou par une maladie bien connue, comme la picotte, la consomption, la débilité des vieillards, etc., il n'y a aucun embarras à constater le fait ; mais dans beaucoup de cas il est extrêmement difficile et quelquefois impossible de déterminer la cause de la mort. Les énumérateurs doivent toutefois faire de leur mieux sans perdre trop de temps et sans essayer de faire de la nomenclature médicale. Les entrées à faire doivent être aussi courte que possible. En l'absence de renseignements provenant d'un médecin, on pourra se contenter de renseignements généraux comme les suivants ; "Maladie du cœur," "Maladie du cerveau," "Maladie des intestins," etc. Lorsqu'il n'y a rien d'à peu près certain sur la maladie, il vaut mieux insérer le signe—, qui alors veut dire non constatée.

Colonne 12. Cette colonne des remarques ne doit occuper l'énumérateur que lorsqu'il a quelque chose de véritablement important à y insérer, ou quelqu'explication à y faire.

Tableau No. 3.

Etablissements publics, Propriétés foncières, Voitures et Instruments d'Agriculture.

Ce tableau a deux objets en vue, lesquels sont réunis ici pour raison d'espace, l'un est l'enregistrement des renseignements relatifs aux institutions du pays, l'autre l'établissement des faits qui concerne l'étendue et la répartition de la propriété immobilière et mobilière. Ce tableau est divisé en quatre sous-titres, nommément : "Renvoi au tableau No. 1," "Institutions Publiques," "Propriétés Foncières," "Voitures et Instruments d'Agriculture."

Colonnes 1 et 2. Ces colonnes sont pour renvoi à la page et au numéro d'ordre de chaque ligne du tableau No. 1 ; dans le but d'épargner la peine de répéter les noms.

Prenons pour explication la première entrée, faite au tableau-exemple No. 3. "Page 1," "Numéro 1," renvoient au nom de Jones Guillaume, le premier nom inscrit à la page 1, ligne 1, du tableau No. 1. Les choses qui concernent la personne de l'individu désigné se rencontrent au premier tableau : dans le présent tableau No. 3, nous apprenons de plus qu'il possède 200 arpents de terre, une maison, deux granges, etc., etc. La seconde entrée dans les mêmes colonnes nous reporte encore à ce même Guillaume Jones, mais en rapport avec une

église Méthodiste Episcopalienne, attendu que ce Monsieur Jones, étant de la religion Méthodiste, est la personne dont l'énumérateur a reçu les renseignements suivants, savoir: que l'institution en question possède un édifice dans lequel personne ne réside et auquel sont attachés trois arpents de terre ; le renvoi au tableau No. 1 dans ce dernier cas n'étant fait que pour authentiquer le renseignement.

Autre cas : la cinquième entrée au tableau No. 3, du tableau-exemple ayant rapport à une *école commune* renvoit à la page 1, numéro 15, du tableau No. 1, où nous trouvons le nom de Biddell Lucinda, une institutrice qui, n'ayant point de domicile à elle, est enregistrée dans la famille de Charles Russell, hôtellier et négociant ; le renvoi dans ce cas est fait pour authentiquer les renseignements concernant l'école en question, attendu que c'est d'elle, Lucinda comme étant la meilleure autorité, que l'énumérateur a obtenu les informations consignées dans son tableau.

Encore un autre cas ; les entrées 12 et 13 dans le tableau No. 3, renvoient au nom de Ellis François, inscrit à la ligne 14, de la page 2, du tableau No. 1. Nous trouvons là que cet individu est régisseur, et dans le tablaau No. 3, à la ligne 12, il répond pour lui-même en tant que propriétaire de trois emplacements de ville, tandis qu'au numéro 13 de ce même tableau, il répond pour la "*Compagnie des mines de charbon et de navigation*," dont il est le régisseur ; ce renvoi étant pour authentiquer le renseignement que cette compagnie possède dix édifices, dans lesquels il y a vingt résidents, et possède de plus 2,000 arpents de terre, etc.

Tous les renvois au tableau No. 1, au moyen des colonnes 1 et 2, tombent sous l'effet des mêmes explications, pour les six tableaux dans lesquels ils se rencontrent, et le tout paraîtra de facile intelligence par l'examen du tableau-exemple.

Colonnes 3, 4 et 5. Ces colonnes ne concernant que les institutions, on doit y entrer le signe négatif---, chaque fois qu'il s'agit de renseignements relatifs aux individus, en la manière indiquée dans le tableau-exemple.

Dans la colonne 3, on doit inscrire les noms de toutes les institutions publiques qui autrement échapperaient à l'enregistrement ; ici donc doivent être inscrits les églises, les couvents, les universités, les colléges, les académies, les écoles de toutes sorte, les asiles, refuges et hôpitaux publics ou particuliers, les institutions de charité et de bienveillance, les prisons et autres institutions pénales, comme aussi les institutions commerciales telles que banques, compagnies à fonds social, etc., etc. Toutes telles et autres institutions doivent être enregistrées par l'énumérateur de la division où telles institutions sont localisées ; dans le cas d'institutions attachées à une organisation religieuse, telle qu'église, par exemple, on doit faire mention de la religion concernée.

Quand un énumérateur rencontre un édifice formant le local d'une institution tel qu'une école ou une église, n'ayant point d'habitants, il doit s'enquérir, de la personne la plus compétente du voisinage, des faits qu'il a à enregistrer, en faisant renvoi au nom de cette personne au tableau No. 1.

La colonne 4 est destinée à l'enregistrement du nombre des édifices ou bâtiments attachés aux institutions.

Dans la colonne 5, on doit entrer le chiffre donnant le nombre des personnes qui habitent ordinairement les édifices de l'institution ; dans un pensionnat par exemple, le nombre total des directeurs, pensionnaires et domestiques, sans inclure les élèves qui ne fréquentent ces institutions que pendant le jour. L'information requise ici n'a rien à faire avec la question du domicile, attendu que les chiffres inscrits dans cette colonne ne doivent pas entrer comme partie constitutive du chiffre total de la population.

Les renseignements qui doivent entrer dans toutes les autres colonnes de ce tableau se rapportent aux familles et aux institutions publiques, comme on peut le voir par l'examen du tableau-exemple : les additions de ces colonnes étant destinées à produire pour résultat le grand total de la propriété immobiliaire et mobiliaire possédée en Canada, en autant que les questions posées sont destinées à l'établir.

Colonne 6. Les chiffres à entrer dans cette colonne doivent représenter le chiffre total d'arpents de terre, possédés par la personne ou l'institution dont il s'agit, sans égard à la situation de ces arpents de terre sur le territoire canadien, attendu qu'on entend ici établir le fait de la division proportionnelle de la propriété dans le pays, pris comme un tout.

Supposons pour exemple un individu résidant à Halifax et possédant 1,000 arpents de terre dans chacune des quatre provinces principales de la confédération (que ces terres soient cultivées ou incultes, il n'importe), l'entrée dans la colonne devra se faire en inscrivant le chiffre 4,000.

Colonnes 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 et 18. La remarque qui précède s'applique également à toutes ces colonnes, qu'il s'agisse des individus ou des institutions.

Toutes les propriétés appartenant à une même famille doivent être enregistrées par une seule entrée; les propriétés des mineurs avec celles de leurs tuteurs; les propriétés indivises, possédées par plusieurs institutions ou plusieurs familles, doivent être entrées par parts, de manière à ne courir le risque ni de les omettre, ni de les enregistrer deux fois.

L'étude attentive de ces lignes aidée du tableau-exemple, les enseignements de vive voix des officiers et des commissaires rendront comparativement facile l'intelligence de ces matières qui apparaissent, à première vue, entourées de complications difficiles.

Tableau No. 4.

Terres cultivées, produits des champs, plantes et fruits.

Le tableau précédent était destiné en partie à l'enregistrement de la propriété foncière, en tant que constituant les héritages, sans égard à la localisation et à l'occupation, dans ce tableau (No. 4), au contraire, on devra enregistrer les terres en tant qu'occupées et situées dans la division de l'énumérateur en exercice.

Ce tableau qui doit contenir le rapport des produits de la culture du sol, est tout naturellement le plus chargé de tous; mais comme les matières qui y sont concernées sont de celles que tout le monde connait, il est probable qu'on ne rencontrera aucune difficulté sérieuse dans l'exécution.

Les énumérateurs ne doivent pas oublier que beaucoup des objets mentionnés dans les têtes des colonnes sont souvent produits par des familles n'appartenant point à la classe des cultivateurs proprement dite, cette production se faisant sur des lopins de terre, emplacements ou dans des jardins attachés aux maisons, même au sein des grandes villes; les quantités ainsi produites ne doivent pas être omises, malgré leur insignifiance apparente comme détail.

Colonnes 1 et 2, sont destinées au renvoi ordinaire au tableau No. 1.

Colonnes 3 et 4. Il est quelquefois impossible de remplir ces colonnes à cause de l'absence des désignations y indiquées, dans ces cas il faut entrer le signe négatif —; mais toutes les fois qu'il est possible d'obtenir le renseignement il faut se donner garde de l'omettre.

Dans la province de Québec, quelquefois les rangs ou concessions sont désignés par des noms au lieu de chiffres; en pareil cas on peut inscrire l'indication en plaçant le nom de la concession en long de la colonne, tel que par exemple "*Côte St. Antoine*," "*Le Beau Séjour*," etc., etc., en ayant soin d'indiquer où le rang commence et où il finit.

Colonne 5. Dans cette colonne on doit entrer la qualité de l'occupant, en tant que lié avec l'exploitation de la propriété: (qu'il s'agisse d'un individu ou d'une compagnie, il n'importe); si le propriétaire, en inscrivant la lettre "P"; si locataire ou fermier, la lettre "L"; si régisseur ou employé, la lettre "E."

Colonne 6. Dans cette colonne on doit entrer le nombre d'arpents de terre occupés, sans égard au nombre d'arpents de terre occupés, sans égard au nombre d'arpents de terres possédés à distance. Par exemple, un individu peut être le propriétaire de 2,000 arpents de terre, qui

cependant n'a que que 100 arpents à enregistrer ici, étant le total des arpents personnellement occupés par lui dans la division. Ces 2,000 arpents ayant été l'objet d'une entrée spéciale dans le tableau précédent.

Colonne 7. Les arpents de terre améliorés s'entendent de ceux sur lesquels un travail de quelqu'importance a été fait ; tels que seraient le serpage ou les abattis des bois, le fosseyage et autres travaux faits dans les marais ou les terres de prairies naturelles.

Colonne 8 n'a pas besoin d'explication.

Colonne 9. Ce renseignement se rapporte aux terres de battures, qui se presentent dans les provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

Colonne 10. Dans cette colonne on doit entrer les jardins et vergers de toutes espèces par arpent, en ayant soin de n'entrer d'autres fractions de l'unité d'arpent que les suivantes : $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{3}{4}$.

Colonnes 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 *et* 26. Les entêtes de ces colonnes n'ont pas besoin d'explication. Dans les districts français de la province de Québec, où l'arpent et le minot sont les mesures en usage, l'énumérateur fera son entrée d'après ces mesures ; la réduction en sera faite avec le travail de compilation.

Colonne 27. L'entrée dans cette colonne pourra être faite soit par tonneaux ou par bottes, comme dans le dernier recensement de la province du Canada ; la quantité portée permettant toujours de juger de la mesure employée ; la réduction en sera aussi faite dans le département ; car il est important, au point de vue de l'économie du temps et pour plus d'exactitude, d'épargner autant que possible les calculs de ce genre aux énumérateurs.

Colonnes 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35 *et* 36 ne demandent point d'explication.

Tableau No. 5.

Animaux vivants, produits, animaux, étoffes de ménage et fourrures.

Colonnes 1 *et* 2, se rapportent au renvoi ordinaire au tableau No. 1.

Les entêtes de ce tableau ont trait à des choses si simples et si faciles à classifier qu'il est inutile de donner d'explication spéciale sur aucune des trente-deux colonnes qu'il contient, à l'exception des deux courtes remarques suivantes : le *fromage de ménage,* mentionné dans la colonne 15, est ici inscrit comme distinct du fromage fabriqué dans les fromageries industrielles, de même que les *étoffes de ménage* sont ici comme distinguées des étoffes fabriquées dans les manufactures. A la colonne 18, il faudra insérer, comme étoffes de laine, les couvertures, châles et autres objets de cette espèce.

Tableau No. 6.

Etablissements industriels

Ce tableau est un des trois pour lesquels les énumérateurs sont exempts de faire une entrée pour chaque famille. Il n'y a pas non plus de renvoi au tableau No. 1, attendu que chaque enregistrement se rapporte exclusivement à un établissement industriel et que, dans chaque cas, le nom du propriétaire ou de la compagnie doit être inscrit.

Par établissement industriel, on entend un local quelconque dans lequel une ou plusieurs

personnes sont employés à transformer une matière quelconque en article d'usage ou de consommation, sans égard à la valeur de l'établissement et de ses produits.

Un four à chaux, une fromagerie à part d'une ferme, un chantier de construction de navires, une fabrique d'acide sulphurique, un moulin quelconque, une marbrerie, une poterie, une fonderie, une manufacture de roues ou de voitures, une charcuterie, une raffinerie, une manufacture de draps, une usine quelconque, tout aussi bien que les boutiques de cordonniers, de selliers, de tailleurs, de forgerons, de menuisiers, de charpentiers, etc., etc., sont tous des établissements industriels. Dans les produits de tous ces établissements on doit enregistrer la valeur des travaux ordinaires de réparation et de raccomodage ; il va sans dire que la valeur du travail des ouvriers employés à gage ne doit pas être enregistrée à part, attendu que cela fait partie des produits de l'établissement qui les emploie.

Tout établissement industriel doit être enregistré dans la division d'énumération dans laquelle il se trouve situé ; la production est essentiellement liée avec la localité qui produit. Peu importe à qui appartient la matière première transformée et à quel compte se fait l'opération ; il importe aussi peu que l'industrie soit profitable ou coûteuse : le fait à consigner est celui de savoir quelles quantités de matières premières ont changé de forme, et la valeur que cette transformation y a ajoutée.

Les entrées dans les colonnes 2, 3, 9, 14 *et* 17, doivent être faites en piastres sans fractions de piastres. Les gens employés dans l'établissement peuvent être tout simplement le chef ou divers membres de la famille du propriétaire, comme c'est le cas pour la plupart des gens de métier, menuisiers, forgerons, cordonniers, tailleurs, etc., etc., (surtout à la campagne) ; dans d'autres cas le propriétaire et sa famille peuvent n'y point travailler du tout. Dans certains cas les matériaux ou les articles manufacturés sont tellement nombreux qu'on ne doit pas essayer d'entrer dans les détails ; toutes ces circonstances se trouvent illustrées dans le tableau—exemple No. 6, pages 1 et 2. Les mots "*pieds, mesure de planche*" s'entendent de la superficie de bois scié compté d'un pouce d'épais ; par exemple, 1,000 pieds de mesure de planche équivalent à *un cent* de planches du Bas-Canada.

Il n'y a pas d'autre remarque particulière à faire sur ce tableau.

Tableau No. 7.

Produits des forêts.

Il ne s'agit dans ce tableau que de l'extraction des bois, les renseignements relatifs à leur transformation en planches, en madriers ou en articles quelconques faisant partie des sujets du tableau précédent. La raison de cette distinction est évidente et s'applique également aux produits des champs ; de la même manière que l'on enregistre sur place, à l'endroit de la production, le nombre de livres de laine, de même on enregistre à l'endroit de la production les bois extraits de la forêt ; la question de la transformation de ces matériaux, laquelle s'opère souvent à une très grande distance du lieu de production ou d'extraction, est le sujet du tableau No. 6. Dans ce dernier cas il ne faut pas se préoccuper de la double entrée de ces objets comme matière première et comme articles manufacturés, les deux tableaux devant être traités comme sujets distincts dans le travail de compilation.

Ici, comme toujours, on doit enregistrer le grand total des quantités extraites ; et cela doit se faire au lieu même de la production sans égard à la présence ou à l'éloignement de celui qui aurait pu fournir le capital, le renseignement étant donné par le cultivateur, s'il s'agit de

bois extraits par cette classe de producteurs, ou bien par le contracteur, le contremaître, etc., etc., s'il s'agit de l'exploitation forestière marchande.

Colonnes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 *et* 12, ne demandent aucune explicatien spéciale, bien qu'elles puissent donner assez de travail à l'énumérateur qui doit prendre grand soin d'enregistrer toute la production, soit que consumée sur place par le producteur lui-même, soit que vendue, soit que mise en réserve ou se partageant entre ces diverses catégories.

Colonnes 13 *et* 14. La manière de mesurer les billots, dans les diverses localités du Canada, varie tellement, d'un endroit à l'autre, qu'on a été forcé d'adopter un *étalon de recensement* pour l'enregistrement de cet article.

L'étalon de recensement est fait égal à un billot capable de produire 100 pieds superficiels de mesure de planche ; ce qui équivaut à la moitié de l'étalon adopté par le département des terres de la couronne de la province d'Ontario, à 10 planches comme on compte dans le Bas-Canada et partie des Etats-Unis, et à la dixième partie de 1,000 pieds, comme on compte dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick.

Colonnes 15, 16, 17, 18 *et* 19. Ces colonnes ne demandent aucune explication spéciale. Encore une fois, dans tous ces retours il s'agit d'enregistrer le grand total des quantités extraites.

TABLEAU No. 8.

Navigation et Pêcheries.

Ce tableau est peut-être le plus difficile à remplir de tous, conséquemment l'énumérateur ne saurait prendre trop de soin à l'étudier d'avance et à se mettre au fait des circonstances de sa localité.

Colonnes 1 *et* 2, sont pour le renvoi ordinaire au tableau No. 1.

Il faut remarquer que les cas sont nombreux en ceci, comme pour plusieurs des autres tableaux, dans lesquels une personne est concernée dans la partie du tableau relative à la *navigation* et nullement dans celle qui a trait aux *pêcheries* et *vice versâ ;* le tableau-exemple indique la manière de faire les entrées.

Colonnes 3, 4, 5 *et* 6, sont sujettes aux mêmes explications comme suit :

Les mots "*Nombre de parts*" se rapportent aux dispositions du "*Merchant Shipping Act*," qui s'applique à toute l'étendue de l'empire britannique. En vertu de cet acte, tout navire ou bâtiment, petit ou grand, se divise en 64 parts ; c'est donc le nombre de parts possédées qu'il s'agit d'enregistrer ici. Il est facile de voir que par les renvois successifs au tableau No. 1, d'un côté, et le nombre de parts enregistrées de l'autre, on aura obtenu à la fois le nombre de gens étant propriétaires de navires, dans chaque localité, et le nombre de navires possédés par des canadiens.

Chaque fois qu'un individu possède un ou plusieurs bâtiments en totalité, (trois-mâts, bricks, goëlettes peu importe,) on doit enregistrer le chiffre produit par la multiplication de 64 par le nombre des bâtiments ainsi possédés. Pour la même raison, dans le cas d'un individu possédant partie d'un ou plusieurs bâtiments, le chiffre à enregistrer est le chiffre additionné du nombre des parts qu'il possède.

Dans les cas où la personne questionnée, ne comprenant point cette manière de compter, ferait rapport qu'elle possède un bâtiment (une goëlette par exemple), alors l'énumérateur

posera 64, si deux bâtiments, il posera 128 parts. Si on faisait rapport qu'on possède la moitié d'un bâtiment quelconque l'énumérateur posera 32, si un quart, il posera 16.

Le tonnage dont il s'agit à la tête des colonnes, est le tonnage possédé, c'est-à-dire le tonnage constitué par le nombre de parts enregistrées; par exemple: un propriétaire de navire qui possède 32 parts d'un bâtiment de 1,000 tonneaux, doit enregistrer le chiffre 500 comme tonnage possédé ; celui qui posséderait 16 parts d'un bâtiment de 50 tonneaux, ferait enregistrer 12½ comme tonnage.

Dans le cas de personnes répondant pour des institutions ou des compagnies, il faudra faire les entrées comme il a été expliqué au tableau No. 3, pour les propriétés immobiliaires et mobiliaires.

Colonne 7. Dans cette colonne au lieu d'entrer, comme pour les bâtiments de la grande navigation et du cabotage, le nombre de parts, on doit entrer le nombre de bâtiments et quand il s'agit de fractions possédées, on doit inscrire ¼, ½, ¾, selon le cas. Le mot *bateaux* inscrit en tête des *colonnes* 7 *et* 8, s'entend de toutes espèces d'embarcations telles que, barges, bateaux plats, esquifs, bacs, etc., etc., employés aux transports ou à la pêche.

Colonne 8. Cette colonne est destinée à inscrire, comme le titre l'indique, la capacité lexprimée en tonneaux de ces embarcations.

Dans le cas de compagnies de navigation, telles que la "*Compagnie du Richelieu*," dont fes membres ne sont point propriétaires de navires mais simplement détenteurs d'une partie du ionds social de la compagnie, les rapports des bâtiments et embarcations possédés doivent être nscrits par l'énumérateur de la division de recensement où se trouve le bureau principal de la compagnie, parlant aux employés et accompagnant le tout d'une remarque.

Colonnes 9, 10, 11 *et* 12. Ici on doit enregistrer les bâtiments et embarcations employés à la pêche, en inscrivant le nombre de ces embarcations et le nombre des hommes qui les montent, comme illustré dans le tableau-exemple.

Il faut remarquer que les bâtiments et embarcations employés à la pêche, doivent se trouver enregistrés deux fois : dans les *colonnes* 3, 4, 5, 6, 7, *et* 8, comme propriétés, et dans les *colonnes* 9 *et* 11, comme spécialement occupés à la pêche. Les remarques faites relativement à la proprieté foncière, en tant que possédée et en tant qu'occupée, s'appliquent au sujet maintenant en question.

Colonnes 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 *et* 33 ne demandent aucune autre remarque que les quelques remarques générales qui suivent.

A l'exception de la morue, de l'aigrefin, de la barbue de mer et du merlan qui se comptent toujours par quintaux, tous les autres poissons devront être enregistrés par barils d'environ deux minots et demi, ou du poids moyens de 200 livres. L'énumérateur doit donc se préparer à faire la réduction des différentes mesures locales en barils, pour n'inscrire dans tous ces cas que cette dernière mesure.

On doit prendre un grand soin de ne rien omettre des quantités de poissons de n'importe qu'elle espèce, aussi bien des eaux intérieures que de la mer, en n'oubliant jamais d'enregistrer toute la quantité prise, de n'importe quelle manière, et sans égard à l'usage qu'on en a fait : le poisson consommé à la maison, employé pour appât ou boitte ou pour engrais, tout aussi bien que le poisson préparé pour la vente.

On trouve sur la côte et sur les lacs et rivières des pêcheurs associés entr'eux "*à la part*" ; dans ces cas, l'énumérateur doit faire attention d'enregistrer toute la quantité de poisson prise, mais se garder de l'enregistrer deux fois.

Les énumérateurs des divisions de recensement considérablement intéressées dans le présent tableau doivent apporter à son exécution une attention toute particulière, à cause des quelques complications qu'elle présente.

Tableau No. 9.

Produits minéraux

Ce tableau, le dernier de la série, est un des trois pour lesquels les énumérateurs sont exempts de faire une entrée pour chaque famille, alors que l'enregistrement doit être complètement composé de signes négatifs (les deux autres étant le No. 3 et le No. 6) ; mais en faisant la question générale (qui ne doit jamais être omise) : " avez-vous quelques produits des mines et des carrières à faire enregistrer ? " l'énumérateur doit avoir soin d'expliquer que l'extraction de la tourbe, du plâtre, du phosphate de chaux, de la pierre de taille, etc., etc., fait partie des choses à enregistrer ici. On sait en effet que les cultivateurs et autres s'occupent d'opérations de ce genre, et même de l'extraction de l'or.

Les *titres* adoptés pour les *colonnes* 5, 6 *et* 7, comme indications de la richesse des minérais, sont tout à fait arbitraires et choisis pour commodité comme les plus convenables. Ainsi le titre du minerai de fer étant de 25 par cent, il résulte qu'une quantité quelconque de matière première capable de produire 1,000 tonneaux de fer, doit être enregistrée par le chiffre 4,000, sans égard au volume ni au poids de la matière extraite.

Il n'est pas nécessaire d'expliquer que dans ce tableau il ne s'agit que des matières premières ; la transformation de ces matériaux en articles d'usage ou de consommation étant le sujet du tableau No. 6.

Dernières remarques.

Les instructions et directions contenues dans ce manuel et les circulaires du département obligent strictement tous les employés du recensement, chacun en sa qualité respective. Les dérogations à ces ordres pouvant devenir nécessaires, ne doivent point se présumer, un ordre spécial devant toujours intervenir et précéder l'action de l'officier du recensement en pareil cas. En d'autres termes, tout employé est tenu de rendre compte de l'exécution de ses devoirs, tels que prescrits par ce manuel et les circulaires, ou de justifier par la production d'une autorisation spéciale, tout acte qui n'y serait pas conforme.

LISGAR.

[L.S.]

CANADA.

VICTORIA, par la grâce de Dieu, reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, défenseur de la foi, etc., etc., etc.

A tous ceux à qui les présentes parviendront, ou qu'icelles pourront concerner.

Salut :—

PROCLAMATION.

John A. Macdonald,
Procureur-Général,
Canada.

ATTENDU que dans et par l'acte concernant le recensement il est entr'autres choses prescrit que le premier recensement du Canada, qui devra être effectué en l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante-et-onze, le sera de manière à constater et indiquer, avec la

plus grande précision possible, relativement à chacune des quatre provinces du Canada, et à chacun de leurs districts électoraux et autres subdivisions reconnues tous les renseignements spécifiés dans le dit acte ; *Et de plus* que le gouverneur en conseil divisera, par proclamation, chacune des quatre provinces en arrondissements (*districts*) de recensement, de manière à les faire correspondre, autant que possible, aux différents districts électoraux énumérés dans "l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1869," mais il pourra les subdiviser, ou y ajouter des territoires adjacents, ou en grouper un certain nombre, en tout ou en partie, lorsque la chose sera jugée opportune, et constituer tout autre territoire non enclavé dans un district électoral, en autant d'arrondissements (de *districts*) de recensement qu'il pourra le croire à propos.

Sachez maintenant que par et de l'avis du conseil privé du Canada, Nous divisons chacune des quatre provinces du Canada en autant d'arrondissements (de *districts*) de recensement tels que ci-après,—séparément et respectivement,—numérotés, désignés et délimités, comme suit, savoir :

LA PROVINCE D'ONTARIO, EN—

1. Essex, comprenant le district électoral du comté d'Essex.
2. Kent, Ontario, comprenant le district électoral du comté de Kent, Ontario.
3. Bothwell, comprenant le district électoral du comté de Bothwell.
4. Lambton, comprenant le district électoral du comté de Lambton.
5. Elgin ouest, comprenant le district électoral de la division ouest d'Elgin.
6. Elgin est, comprenant le district électoral de la division est d'Elgin.
7. Middlesex ouest, comprenant le district électoral de la division ouest de Middlesex.
8. Middlesex nord, comprenant le district électoral de la division nord de Middlesex.
9. Middlesex est, comprenant le district électoral de la division est de Middlesex.
10. London, comprenant le district électoral de la cité de London.
11. Norfolk sud, comprenant le district électoral de la division sud de Norfolk.
12. Norfolk nord, comprenant le district électoral de la division nord de Norfolk.
13. Oxford sud, comprenant le district électoral de la division sud d'Oxford.
14. Oxford nord, comprenant le district électoral de la division nord d'Oxford.
15. Brant sud, comprenant le district électoral de la division sud de Brant.
16. Brant nord, comprenant le district électoral de la division nord de Brant.
17. Haldimand, comprenant le district électoral du comté de Haldimand.
18. Monck, comprenant le district électoral du comté de Monck.
19. Welland, comprenant le district électoral du comté de Welland.
20. Niagara, comprenant le district électoral de la ville de Niagara, avec le *township* de Niagara y annexé.
21. Lincoln, comprenant le district électoral du comté de Lincoln.
22. Wentworth sud, comprenant le district électoral de la division sud de Wentworth.
23. Wentworth nord, comprenant le district électoral de la division nord de Wentworth.
24. Hamilton, comprenant le district électoral de la cité de Hamilton.
25. Huron sud, comprenant le district électoral de la division sud de Huron.
26. Huron nord, comprenant le district électoral de la division nord de Huron.
27. Bruce sud, comprenant le district électoral de la division sud de Bruce.
28. Bruce nord, comprenant le district électoral de la division nord de Bruce.
29. Perth sud, comprenant le district électoral de la division sud de Perth.
30. Perth nord, comprenant le district électoral de la division nord de Perth.
31. Waterloo sud, comprenant le district électoral de la division sud de Waterloo.
32. Waterloo nord, comprenant le district électoral de la division nord de Waterloo.
33. Wellington sud, comprenant le district électoral de la division sud de Wellington.
34. Wellington centre, comprenant le district électoral de la division centre de Wellington.

35. Wellington nord, comprenant le district électoral de la division nord de Wellington.
36. Grey sud, comprenant le district électoral de la division sud de Grey.
37. Grey nord, comprenant le district électoral de la division nord de Grey.
38. Halton, comprenant le district électoral du comté de Halton.
39. Peel, comprenant le district électoral du comté de Peel.
40. Cardwell, comprenant le district électoral du comté de Cardwell.
41. Simcoe sud, comprenant le district électoral de la division sud de Simcoe.
42. Simcoe nord, comprenant cette partie de la division nord de Simcoe constitué par le *township* de Nottawasaga, la ville de Collingwood, les *townships* de Sunnidale et Vespra, la ville de Barrie, les *townships* de Flos, Tiny, Tay, Medonte, Oro, Orillia et Matchedash et le village d'Orillia.
43. York nord, comprenant le district électoral de la division nord d'York.
44. York ouest, comprenant le district électoral de la division ouest d'York.
45. York est, comprenant le district électoral de la division est d'York.
46. Toronto ouest, comprenant le district électoral de Toronto ouest.
47. Toronto est, comprenant le district électoral de Toronto est.
48. Ontario sud, comprenant le district électoral de la division sud d'Ontario.
49. Ontario nord, comprenant le district électoral de la division nord d'Ontario.
50. Durham ouest, comprenant le district électoral de la division ouest de Durham.
51. Durham est, comprenant le district électoral de la division est de Durham.
52. Victoria sud, comprenant le district électoral de la division sud de Victoria.
53. Victoria nord, comprenant cette partie du district électoral de la division nord de Victoria constituée par les *townships* d'Eldon, Fénélon, Carden, Dalton, Bexley, Somerville, Laxton, Digby, Longford, Lutterworth, Anson et Hindon.
54. Northumberland ouest, comprenant le district électoral de la division ouest de Northumberland, excepté le *township* de Monaghan sud.
55. Northumberland est, comprenant le district électoral de la division est de Northumberland.
56. Peterborough ouest, comprenant le district éléctoral de la division ouest de Peterborough.
57. Peterborough est, comprenant cette partie du district électoral de la division est de Peterborough constituée par le *township* d'Otonabee, le village d'Ashburnham, et les *townships* de Douro, Asphodel, Dummer, Belmont et Methuen.
58. Peterborough nord, comprenant cette partie du district électoral de la division est de Peterborough constituée par les *townships* d'Harvey, Galway, Cavendish, Burleigh, Anstruther, Chandos, Monmouth, Cardiff, Glamorgan, Minden, Stanhope, Sherborne, Snowden, Dysart, Dudley, Harcourt, Guilford, Harburn et Bruton.
59. Prince-Edward, comprenant le district électoral du comté de Prince-Edward.
60. Hastings ouest, comprenant le district électoral de la division ouest de Hastings.
61. Hastings est, comprenant le district électoral de la division est de Hastings.
62. Hastings nord, comprenant cette partie du district électoral de la division nord de Hastings constituée par le *township* de Rawdon, le village de Stirling, et les *townships* de Huntingdon, Marmora, Lake, Madoc, Elzévir, Grimsthorpe, Tudor, Wallaston, Limerick, Cashel, Mayo, Carlow, Faraday, Dungannon, Herschel, Monteagle, M'Clure, Wicklow et Bangor.
63. Lennox, comprenant le district électoral du comté de Lennox.
64. Addington, comprenant le district électoral du comté d'Addington.
65. Frontenac, comprenant le district électoral du comté de Frontenac.
66. Kingston, comprenant le district électoral de la cité de Kingston.
67. Leeds sud, comprenant le district électoral de la division sud de Leeds.
68. Brockville, comprenant le district électoral de la ville de Brockville, avec le *township* d'Elizabethown y annexé.
69. Grenville sud, comprenant le district électoral de la division sud de Leeds.
70. Leeds nord et Grenville, comprenant le district électoral de la division nord de Leeds, et de la division nord de Grenville.

71. Dundas, comprenant le district électoral du comté de Dundas.

72. Stormont, comprenant le district électoral du comté de Stormont.

73. Cornwall, comprenant le district électoral de la ville de Cornwall avec le *township* de Cornwall y annexé.

74. Glengarry, comprenant le district électoral du comté de Glengarry.

75. Prescott, comprenant le district électoral du comté de Prescott.

76. Russell, comprenant le district électoral du comté de Russell.

77. Cité d'Ottawa, comprenant le district électoral de la cité d'Ottawa.

78. Carleton, Ontario, comprenant le district électoral du comté de Carleton, dans Ontario.

79. Lanark sud, comprenant le district électoral de la division sud de Lanark.

80. Lanark nord, comprenant le district électoral de la division nord de Lanark.

81. Renfrew sud, comprenant le district électoral de la division sud de Renfrew.

82. Renfrew nord, comprenant cette partie du district électoral de la division nord de Renfrew constituée par les *townships* de Ross, Bromley, Westmeath et Pembroke, la ville de Pembroke, et les *townships* de Stafford, Wilberforce, Algona, Alice, Fraser, Pétéouaoua, Rolph, Buchanan, Wylie, McKay et Head.

83. Nipissing sud, comprenant le territoire borné au sud par les districts de recensement de Peterborough nord, Hastings nord, et Renfrew sud, à l'est par le district de recensement de Renfrew nord, au nord par le district de recensement de Nipissing nord, ci-après désigné, et à l'ouest par la ligne du tracé de la continuation du chemin Bobcaygeon, et par le district de recensement de Peterborough nord.

84. Nipissing nord, comprenant cette partie de la province d'Ontario, qui est bornée à l'est par le district de recensement de Renfrew nord, et au sud, et à l'ouest par la ligne gagnant l'ouest à partir de la limite ouest du *township* de Head, et séparant les coupes de bois situées sur ou dépendant de la rivière Pétéouaoua, ou de l'un quelconque de ses affluents, de celles qui sont situées sur, ou dépendent de la rivière des Outaouais, ou de l'un quelconque de ses affluents en amont de la rivière Pétéouaoua, de là jusqu'à la ligne et en suivant la ligne de la hauteur des terres divisant les vallées des rivières Pétéouaoua et Maganataouan respectivement, d'une part, des vallées de la rivière Mattaoua, du lac Nipissing et de la rivière des Français respectivement, d'autre part, jusqu'à la première intersection avec une ligne gagnant le nord-ouest pour traverser la rivière des Français cinq milles en aval de la réserve des Sauvages, numéro neuf, concédée par traité au chef Dokis et à sa tribu, de là suivant cette ligne jusqu'à la ligne de la hauteur des terres divisant la vallée du lac Nipissing ou de la rivière des Français en amont de ce point de traverse, d'une part, de la vallée de la rivière des Français en aval de ce point de traverse ou de la baie Georgienne, d'autre part, et de là en suivant la ligne de la hauteur des terres mentionnées en dernier lieu, jusqu'à et en suivant la limite est du district de recensement d'Algoma est, ci-après désigné.

85. Muskoka, comprenant le territoire borné au sud et à l'est par les districts de recensement de Simcoe nord, et Nipissing sud, au nord par la limite sud du district territorial de Parry Sound tel qu'établi par acte de la province d'Ontario passé en la trente-troisième année du règne de Sa Majesté, et intitulé " Acte pour pourvoir à l'organisation du district territorial de Parry Sound," et à l'ouest par les districts de recensement de Bruce nord, et de Grey nord, y incluses toutes les eaux et îles de la baie Georgienne situées vis-à-vis, et ne dépendant pas des districts de recensement de Bruce nord, Grey nord et Simcoe nord, respectivement.

86. Parry Sound, comprenant le territoire borné au sud par le district de recensement de Muskoka, à l'est, au nord et au nord-est par les districts de recensement de Nipissing sud, et de Nipissing nord, et à l'ouest par les districts de recensement d'Algoma est, et de Manitouline ci-après désignés, et par le district de recensement de Bruce nord, y incluses toutes les eaux et îles de la baie Georgienne situées vis-à-vis, et ne dépendant pas des districts de recensement d'Algoma est, Manitouline, Bruce nord, et Muskoka, respectivement.

87. Manitouline, comprenant cette partie du district électoral d'Algoma constituée par la grande île Manitouline, et toutes les eaux et autres îles faisant partie de ce même district

électoral et se trouvant plus près de la dite île que de la terre ferme du district électoral en question.

88. Algoma est, comprenant cette partie du district électoral d'Algoma qui est bornée au sud par le dstrict de recensement de Manitouline, et à l'ouest par une ligne allant du nord au sud à partir d'un point situé sur la côte nord du lac Huron, deux milles à l'est de l'embouchure de la rivière Thessalon.

89. Algoma centre, comprenant cette partie du district électoral d'Algoma qui est bornée à l'est par le district de recensement d'Algoma est, et à l'ouest par une ligne tirée au centre de la baie Goulais, remontant la rivière Goulais, et de là prolongée au nord-est.

90. Algoma ouest, comprenant cette partie du district électoral d'Algoma qui n'est pas incluse dans les districts de recensement de Manitouline, Algoma est et Algoma centre.

LA PROVINCE DE QUÉBEC, EN—

91. Pontiac sud, comprenant cette partie du district électoral du comté de Pontiac constituée par les *townships* d'Onslow, Aldfield, Bristol, Clarendon, Thorme, Leslie et Litchfield, le village de Portage-du-Fort, les *townships* de Calumet et Mansfields, cette partie du *township* de Pontefract situé au sud de la ligne qui sépare les neuvième et dixième rangs du dit *township*, et les *townships* de Waltham, Allumette, Chichester et Sheen.

92. Pontiac nord, comprenant cette partie de la province de Québec qui est bornée au sud par le district de Pontiac sud, et à l'est par les limites ouest des coupes de bois le plus à l'ouest sur les affluents ou dépendant des affluents de la rivière Gatineau, en commençant sur la ligne qui sépare les neuvième et dixième rangs du *township* de Pontefract, à cinq milles ou environ de la rivière Coulonge, de là passant au nord en suivant les limites ouest des coupes de bois situées sur ou dépendant de la rivière Picanock, la rivière à l'Aigle, le ruisseau au Hibou, le ruisseau à Ignace, la rivière Tomasine, le lac à l'Ile et le lac des Rapides, jusqu'au lac la Barrière en aval de la station de la Mission, et de là par une ligne allant franc nord jusqu'à la frontière de la province.

93. Outaouais ouest, comprenant cette partie de la province de Québec qui est bornée au sud et à l'ouest par les districts de recensement de Pontiac sud et de Pontiac nord, et à l'est, et au nord par la limite est, et partie de la limite nord du *township* de Templeton, et la limite est des *townships* de Wakefield et Denholm, de là par une ligne traversant le lac au Poisson-Blanc et sa décharge à et suivant la rivière du Lièvre jusqu'à la limite sud du *township* de Wabasee, de là traversant la limite mentionnée en dernier lieu jusqu'au plateau qui forment le bassin est de la rivière Gatineau et de ses affluents, de là par la ligne de la hauteur des terres divisant le bassin de la rivière Gatineau, d'une part, du bassin des rivières au Lièvre et St. Maurice respectivement, d'autre part, jusqu'à la source principale de la rivière Gatineau à l'est du district de recensement de Pontiac nord et de là par une ligne allant franc nord jusqu à la frontière de la province.

94. Outaouais centre, comprenant cette partie de la province de Québec qui est bornée à l'ouest et au nord-ouest par le district de recensement d'Outaouais ouest, et à l'est et au nord par la limite est du *township* de Buckingham, et la limite est et partie de la limite nord du *township* de Derry, de là par les limites ouest des coupes de bois situées sur ou dépendant des rivières Blanche et de la Petite Nation et leurs affluents, et de là par la ligne de la hauteur des terres qui divise le bassin de la rivière du Lièvre, d'une part, et celui des rivières Rouge et St. Maurice respectivement, d'autre part.

95. Outaouais est, comprenant cette partie de la province de Québec qui est bornée à l'ouest et au nord-ouest par le district de recensement d'Outaouais centre, et à l'est et au nord-est par la limite ouest du district de recensement d'Argenteuil ci-après désigné, et de là par la ligne de la hauteur des terres qui divise le bassin de la Rivière-Rouge et de ses affluents du nord, d'une part, du bassin des rivières qui de cette ligne se dirigent vers le sud et l'est, d'autre part.

96. Argenteuil, comprenant le district électoral du comté d'Argenteuil.

97. Deux-Montagnes, comprenant le district électoral du comté des Deux-Montagnes.

98. Laval, comprenant le district électoral du comté de Laval.

99. Terrebonne, comprenant le district électoral du comté de Terrebonne.

100. L'Assomption, comprenant le district électoral du comté de l'Assomption.

101. Montcalm, comprenant cette partie du district électoral du comté de Montcalm qui est bornée au nord-ouest par le district de recensement d'Outaouais est.

102. Joliette, comprenant cette partie du district électoral du comté de Joliette qui est bornée au nord-ouest par la ligne de la hauteur des terres entre le bassin des cours d'eau qui se jettent, par la rivière Mattaouin, dans la rivière St. Maurice, d'une part, et le bassin des cours d'eau qui se jettent dans le fleuve St. Laurent, en amont de la rivière St. Maurice, d'autre part.

103. Berthier, comprenant cette partie du district électoral du comté de Berthier qui est bornée au nord-ouest par la ligne de la hauteur des terres entre le bassin des cours d'eau qui se jettent, par la rivière Mattaouin, dans la rivière St. Maurice, d'une part, et le bassin des cours d'eau qui se jettent dans le fleuve St. Laurent, en amont de la rivière St. Maurice, d'autre part.

104. Montréal centre, comprenant le district électoral de Montréal centre.

105. Montréal est, comprenant le district électoral de Montréal est.

106. Montréal ouest, comprenant le disrrict électoral de Montréal ouest.

107. Hochelaga, comprenant le district électoral du comté d'Hochelaga.

108. Jacques Cartier, comprenant le district électoral du comté de Jacques Cartier.

109. Vaudreuil, comprenant le district électoral du comté de Vaudreuil.

110. Soulanges, comprenant le district électoral du comté de Soulanges.

111. Beauharnois, comprenant le district électoral du comté de Beauharnois.

112. Chateauguay, comprenant le district électoral du comté de Chateauguay.

113. Huntingdon est, comprenant cette partie du district électoral de Huntingdon constituée par les *townships* de Hemmingford, Havelock, Franklin, Hinchinbrooke (à l'exclusion du village de Huntingdon,) et Elgin.

114. Huntingden ouest, comprenant cette partie du district électoral du comté de Huntingdon qui est bornée à l'est par le district de recensement de Huntingdon est.

115. Laprairie, comprenant le district électoral du comté de Laprairie.

116. Napierville, comprenant le district électoral du comté de Napierville.

117. St. Jean, Québec, comprenant le district électoral du comté de St. Jean, dans la province de Québec.

118. Chambly, comprenant le district électoral du comté de Chambly.

119. Verchères, comprenant le district électoral du comté de Verchères.

120. Richelieu, comprenant le district électoral du comté de Richelieu.

121. St. Hyacinthe, comprenant le district électoral du comté de St. Hyacinthe.

122. Bagot, comprenant le district électoral du comté de Bagot.

123. Rouville, comprenant le district électcral du comté de Rouville.

124. Iberville, comprenant le district électoral du comté d'Iberville.

125. Missisquoi, comprenant le district électoral du comté de Missisquoi.

126. Brome, comprenant le district électoral du comté de Brome.

127. Shefford, comprenant le district électoral du comté de Shefford.

128. Maskinongé, comprenant cette partie du district électoral du comté de Maskinongé qui est bornée au nord-ouest par la ligne de la hauteur des terres entre le bassin des cours d'eau qui se jettent par la rivière Mattaouin, dans la rivière St. Maurice, d'une part, et le bassin des cours d'eau qui se jettent dans le fleuve St. Laurent, en amont de la rivière St. Maurice, d'autre part.

129. St. Maurice sud, comprenant cette partie du district électoral du comté de St. Maurice qui est bornée au nord-ouest par la ligne de la hauteur des terres entre le bassin des cours d'eau qui se jettent, par la rivière Mattaouin, dans la rivière St. Maurice, d'une part, et le bassin des cours d'eau qui se jettent dans le fleuve St. Laurent, en amont de la rivière St. Maurice, d'autre part.

130. St. Maurice nord, comprenant cette partie de la province de Québec qui est bornée à l'ouest et au sud par les districts de recensement d'Outaouais ouest,—Outaouais centre,—

Outaouais est—Montcalm, Joliette, Berthier, Maskinongé et St. Maurice sud, et par la paroisse de Ste. Flore, dans le district électoral du comté de Champlain,—et à l'est et au nord-est par le chenal principal de la rivière St. Maurice, depuis son intersection avec le limite nord-ouest de la dite paroisse de Ste. Flore, jusqu'à la Grande Rivière Pierriche, de là, par la Grande Rivière Pierriche, jusqu'à sa source, et de là par la ligne de la hauteur des terres entre le bassin des cours d'eau qui se jettent dans la rivière St. Maurice, d'une part, et le bassin des cours d'eau qui se jettent dans la rivière Saguenay, d'autre part.

131. Trois-Rivières, comprenant le district électoral de la cité des Trois-Rivières.

132. Champlain sud, comprenant cette partie du district électoral du comté de Champlain, constituée par les paroisses du Cap de la Magdeleine, St. Maurice, la Visitation de Champlain, St. Luc, St. François-Xavier de Batiscan, Ste. Geneviève de Batiscan, Ste. Anne de la Pérade et St. Prosper.

133. Champlain nord, comprenant cette partie de la province de Québec qui est bornée à l'ouest, par les districts de recensement de St. Maurice nord, et de St. Maurice sud, et à l'est et au nord-est, par le district de recensement de Champlain sud, et les districts de recensement de Portneuf, Québec et Chicoutimi ci-après désignés.

134. Yamaska, comprenant le district électoral du comté d'Yamaska.

135. Nicolet, comprenant le district électoral du comté de Nicolet.

136. Drummond comprenant cette partie du district électoral de Drummond et Arthabaska, constituée par le comté de Drummond.

137. Arthabaska, comprenait cette partie du district électoral de Drummond et Arthabaska, constituée par le comté d'Arthabaska.

138. Richmond, Québec, comprenant cette partie du district électoral de Richmond et Wolfe, constituée par le comté de Richmond, dans la province de Québec.

139. Wolfe, comprenant cette partie du district électoral de Richmond et Wolfe, constituée par le comté de Wolfe.

140. Sherbrooke, comprenant le district électoral de la ville de Sherbrooke.

141. Stanstead, comprenant le district électoral du comté de Stanstead.

142. Crompton, comprenant le district électoral du comté de Crompton.

143. Portneuf, comprenant cette partie du district électoral du comté de Portneuf, qui est bornée au nord-ouest, par les limites nord-ouest et nord-est de la paroisse de St. Ubalde, jusqu'à la ligne de la hauteur des terres entre le bassin de la rivière Batiscan, d'une part, et le bassin du fleuve St. Laurent, en aval de la rivière Batiscan, d'autre part, et de là par la dite ligne de la hauteur des terres.

144. Comté de Québec, comprenant cette partie du district électoral du comté de Québec, qui est bornée au nord-ouest par la ligne de la hauteur des terres entre les bassins des rivières Batiscan et St. Maurice, respectivement, d'une part, et les bassins du fleuve St. Laurent et de la rivière Saguenay, respectivement, d'autre part.

145. Québec ouest, comprenant le district électoral de Québec ouest.

146. Québec centre, comprenant le district électoral de Québec centre.

147. Québec est, comprenant le district électoral de Québec est.

148. Montmorency, comprenant le district électoral du comté de Montmorency.

149. Charlevoix, comprenant le district électoral du comté de Charlevoix.

150. Chicoutimi, comprenant cette partie de la province de Québec, qui est bornée au sud-ouest et au sud, par les districts de recensement de St. Maurice nord, Champlain nord, Québec, Montmorency et Charlevoix, et au sud-est, et à l'est par le district de recensement du Saguenay, ci-après désigné.

151. Saguenay, comprenant cette partie du district électoral de Chicoutimi et du Saguenay, qui est bornée au nord-ouest et à l'ouest, par le district de recensement de Chicoutimi, et au nord-est, par une ligne tirée sur la rivière Betsiamites, en remontant la ligne ouest de la réserve des Sauvages, à l'angle nord-ouest de la dite réserve et de là, par une ligne allant franc nord, à la limite de la province.

152. Labrador, comprenant cette partie du district électoral de Chicoutimi et du Saguenay qui est borné au sud-ouest par le district de recensement du Saguenay.

153. Ville de Lévis, comprenant cette partie du district électoral du comté de Lévis,

les villages de Bienville et Lauzon, et les paroisses de Notre-Dame de la Victoire et St. Joseph de Lévis.

154. Comté de Lévis, comprenant cette partie du district électoral du comté de Lévis, qui n'est pas incluse dans le district de recensement de la ville de Lévis.

155. Lotbinière, comprenant le district électoral du comté de Lotbinière.

156. Mégantic, comprenant le district électoral du comté de Mégantic.

157. Beauce ouest, comprenant cette partie du district électoral du comté de Beauce, constituée par cette partie du *township* de Broughton, qui n'est pas dans la paroisse de St. Frédéric de la Beauce, par les *townships* de Tring, Shenley, Adstock, Forsyth, Price, Lambton, Aylmer, Dorset, Gayhurst, Spalding et Ditchfield, cette partie du *township* de Clinton qui est dans le district électoral de la Beauce, sus-mentionné, et le *township* de Woburn.

158. Beauce est, comprenant cette partie du district électoral du comté de la Beauce, qui est bornée au sud-ouest, par le district de recensement de la Beauce ouest.

159. Dorchester ouest, comprenant cette partie du district électoral du comté de Dorchester, qui est constituée par les paroisses de St. Bernard, St. Isidore, Ste. Hénédine, Ste. Marguerite et St. Edouard, cette partie du *township* de Cranbourne, qui n'est pas dans la paroisse ecclésiastique de St. Germain du Lac Etchemin, et les *townships* de Watford et Metgermette.

160. Dorchester est, comprenant cette partie du district électoral du comté de Dorchester, qui est bornée au sud-ouest, par le district de recensement, de Dorchester ouest.

161. Bellechasse nord, comprenant cette partie du district électoral du comté de Bellechasse, constituée par les paroisses de Beaumont, St. Charles, St. Gervais, St. Michel et St. Valier.

162. Bellechasse sud, comprenant cette partie du district électorale du comté de Bellechasse, qui est bornée au nord-ouest, par le district de recensement de Bellechasse nord.

163. Montmagny, comprenant le district électoral du comté de Montmagny.

164. L'Islet, comprenant le district électoral du comté de l'Islet.

165. Kamouraska, comprenant le district électoral du comté de Kamouraska.

166. Témiscouata, comprenant le district électoral du comté de Témiscouata.

167. Rimouski ouest, comprenant cette partie du district électoral du comté de Rimouski, bornée au nord-est, par la limite sud-ouest des paroisses de Ste. Flavie et de Ste. Angèle de Mérici,—de là par la limite sud-est de la paroisse mentionnée en dernier lieu, et de là par la limite sud-ouest des *townships* de Cabot, Awantzish et Montaye et leur prolongement jusqu'à la limite du district électoral de Rimouski sus-mentionné.

168. Rimouski est, comprenant cette partie du district électoral du comté de Rimouski bornée au sud-ouest par le district de recensement de Rimouski ouest.

169. Bonaventure, comprenant le district électoral du comté de Bonaventure.

170. Gaspé ouest, comprenant cette partie du district électoral du comté de Gaspé, qui est bornée à l'est et au sud-est par la limite est de la seigneurie de la Grande Vallée des Monts, jusqu'à l'angle sud-est de cette seigneurie, et de là par une ligne partant de cet angle et aboutissant à l'angle nord du district électoral de Bonaventure.

171. Gaspé centre, comprenant cette partie du district électoral du comté de Gaspé, qui est bornée à l'ouest et au nord ouest, par le district de recensement de Gaspé ouest—et au sud, par la limite sud des *townships* de Douglas, York, Baillargeon et Laforce, et de là par une ligne partant de cette limite et aboutissant à l'angle nord du district électoral de Bonaventure.

172. Gaspé sud, comprenant cette partie du district électoral du comté de Gaspé, qui est bornée au nord par le district de recensement de Gaspé centre.

173. Iles de la Magdeleine, comprenant cette partie du district électorol du comté de Gaspé, constituée par les Iles de la Magdeleine.

LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK, EN—

174. St. Jean, Nouveau-Brunswick, comprenant le district électoral de la cité et du comté de St. Jean, dans la province du Nouveau-Brunswick.

175. Charlotte, comprenant le district électoral du comté de Charlotte.
176. Kin'gs, Nouveau-Brunswick, comprenant le district électoral du comté de King, dans la province du Nouveau-Brunswick.
177. Queen's, Nouveau-Brunswick, comprenant le district électoral du comté de Queen, dans la province du Nouveau-Brunswick.
178. Sunbury, comprenant le district électoral du comté de Sunbury.
179. York, Nouveau-Brunswick, comprenant le district électoral du comté d'York, dans la province du Nouveau-Brunswick.
180. Carleton, Nouveau-Brunswick, comprenant le district électoral du comté de Carleton, dans la province du Nouveau-Brunswick.
181. Victoria, Nouveau-Brunswick, comprenant le district électoral du comté de Victoria, dans la province du Nouveau-Brunswick.
182. Ristigouche, comprenant le district électoral du comté de Restigouche.
183. Gloucester, comprenant le district électoral du comté de Gloucester.
184. Northumberland, Nouveau-Brunswick, comprenant le district électoral du comté de Northumberland, dans la province du Nouveau-Brunswick.
185. Kent, Nouveau-Brunswick, comprenant le district électoral du comté de Kent, dans la province du Nouveau-Brunswick.
186. Westmoreland, comprenant le district électoral du comté de Westmoreland.
187. Albert, comprenant le district électoral du comté d'Albert.

ET LA PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE, EN—

188. Hants, comprenant le district électoral du comté de Hants.
189. Kings, Nouvelle-Ecosse, comprenant le district électoral du comté de King, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.
190. Annapolis, comprenant le district électoral du comté d'Annapolis.
191. Digby, comprenant le district électoral du comté de Digby.
192. Yarmouth, comprenant le district électoral du comté d'Yarmouth.
193. Shelburne, comprenant le district electoral du comté de Shelburne.
194. Queen's, Nouvelle-Ecosse, comprenant le district électoral du comté de Queen, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.
195. Lunenburg, comprenant le district électoral du comté de Lunenburg.
196. Halifax ouest, comprenant cette partie du district électoral du comté d'Halifax, constituée par la cité d'Halifax et les douze district électoraux, dans le dit comté, subsistant pour les fins de votation et numérotés sept, huit, neuf, dix, onze, douze, treize, quatorze, quinze, seize, trente-deux et trente-quatre ouest, respectivement.
197. Halifax est, comprenant cette partie du district électoral du comté d'Halifax, qui est bornée au nord-est, par le district de recensement d'Halifax ouest.
198. Cumberland, comprenant le district électoral du comté de Cumberland.
199. Colchester, comprenant le district électoral du comté de Colchester.
200. Pictou, comprenant le district électoral du comté de Pictou.
201. Antigonish, comprenant le district électoral du comté d'Antigonish.
202. Guysborough, comprenant le district électoral du comté de Guysborough.
203. Inverness, comprenant le district électoral du comté d'Inverness.
204. Victoria, Nouvelle-Ecosse, comprenant le district électoral du comté de Victoria, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.
205. Cap-Breton, comprenant le district électoral du comté du Cap-Breton.
206. Richmond, Nouvelle-Ecosse, comprenant le district électoral du comté de Richmond, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

De ce que dessus tous nos féaux sujets, et tous autres que les présentes pourront concerner, sont requis de prendre connaissance et de se conduire en conséquence.

En foi de quoi. Nous avons fait rendre nos présentes lettres patentes, et à icelles fait apposer le grand sceau du Canada.

Témoin notre fidèle et bien aimé le très honorable John Baron Lisgar de Lisgar et Bailieborough, dans le comté de Cavan, Irlande, dans la pairie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et baronnet, l'un des membres de notre très-honorable conseil

privé, chevalier grand'croix de notre très-honorable ordre du bain, chevalier grand'croix de notre ordre très-distingué de Saint Michel et St. George, gouverneur-général du Canada, et gouverneur et commandant en chef de l'Ile du Prince-Edouard. A Notre Hôtel du Gouvernement, en notre CITÉ D'OTTAWA, ce TRENTE-UNIEME jour de DÉCEMBRE, dans l'année de Notre-Seigneur mil huit cent soixante-et-dix, et de notre règne la trente-quatrième.

Par Ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

LISTE DES COMMISSAIRES DU RECENSEMENT DANS LA PROVINCE D'ONTARIO.

POUR L'ARRONDISSEMENT DE RECENSEMENT,—

No. 1, Essex,—Thomas H. Wright, de Sandwich, écuyer.
No. 2, Kent, Ontario,—Wm. Watson Holmes, de Raleigh, écuyer.
No. 3, Bothwell,—Robert Gunne, de Florence, écuyer.
No. 4, Lambton,—Stuart A. Macvicar, de Sarnia, écuyer.
No. 5, Elgin ouest,—George Munro, d'Aldborough, écuyer.
No. 6, Elgin est,—Isaac Connor, de Corinth, écuyer.
No. 7, Middlesex ouest,—Angus Campbell, de Longwood, écuyer.
No. 8, Middlesex nord,—Lachlan McIntyre, de Williams ouest, écuyer.
No. 9, Middlesex est,—William McMillan, de London, écuyer.
No. 10, London,—William Horton, de London, écuyer.
No. 11, Norfolk sud,—John Decow, de Port Dover, écuyer.
No. 12, Norfolk nord,—Thomas W. Walsh, de Simcoe, écuyer.
No. 13, Oxford sud,—Daniel Phelan, d'Ingersoll, écuyer.
No. 14, Oxford nord,—William H. Landon, de Princeton, écuyer.
No. 15, Brant sud,—Henry Lemmon, de Brantford, écuyer.
No. 16, Brant nord,—William Matthews, de Brantford, écuyer.
No. 17, Haldimand,—Thomas Pyne, d'Hagersville, écuyer.
No. 18, Monck,—Martin Campbell, en haut de Dunnville, écuyer.
No. 19, Welland,—George Hill, de Thorold, écuyer.
No. 20, Niagara,—Frederick Pafford, de Niagara, écuyer.
No. 21, Lincoln,—Robert Laurie, de Ste. Catherines, écuyer.
No. 22, Wentworth sud,—Thomas W. McMurray, d'Ancaster, écuyer.
No. 23, Wentworth nord,—William F. Miller, de Flamborough, écuyer.
No. 24, Hamilton,—Charles A. Sadlier, d'Hamilton, écuyer.
No. 25, Huron sud,—Benjamin Vallack Elliott, d'Exeter, écuyer.
No. 26, Huron nord,—Thomas Holmes, de Blythe, écuyer.
No. 27, Bruce sud,—Joseph Lang, de Kincardine, écuyer.
No. 28, Bruce nord,—Wm. Gunn, de Walkerton, écuyer.
No. 29, Perth sud,—Peter Robinson Jarvis, de Stratford, écuyer.
No. 30, Perth nord,—Edward Winstanley, de Moncton, écuyer.
No. 31, Waterloo sud,—Richard Jaffray, de Galt, écuyer.
No. 32, Waterloo nord,—John Zoeger, du Village de Wellesley, écuyer.
No. 33, Wellington sud,—William S. G. Knowles, de Guelph, écuyer.
No. 34, Wellington centre,—James Fletcher Cross, de Fergus, écuyer.
No. 35, Wellington nord,—James Cross de Peel, écuyer.
No. 36, Grey sud,—James Brown, de Durham, écuyer.
No. 37, Grey nord,—John Albery, de Meaford, écuyer.

No. 38, Halton,—Jasper Martin, de Milton, écuyer.
No. 39, Peel,—Robert C. McCollum, de Campbell's Cross, écuyer.
No. 40, Cardwell,—Richard Corbet, de Rosemont, écuyer.
No. 41, Simcoe sud,—Robert Thompson Banting, d'Essa, écuyer.
No. 42, Simcoe nord,—Angus Bell, de Nottawasaga, écuyer.
No. 43, York nord,—Arthur Armstrong, de Brockton, écuyer.
No. 44, York ouest,—Æmilius Baldwin, du township d'York, écuyer.
No. 45, York est,—Joseph Jacques, du township d'York, écuyer.
No. 46, Toronto ouest,—James Moffat, de Toronto, écuyer.
No. 47, Toronto est,—William R. Orr, de Toronto, écuyer.
No. 48, Ontario sud,—Richard T. Harrison, de Brooklin, écuyer.
No. 49, Ontario nord,—Edward Majors, de Port Perry, écuyer.
No. 50, Durham ouest,—Frederick Cubitt, de Bowmanville, écuyer.
No. 51, Durham est,—William S. Sowden, de Cavan, écuyer.
No. 52, Victoria sud,—Chistopher Knowlson, de Omemee, écuyer.
No. 53, Victoria nord,—Joseph Staples, de Oak Hill, écuyer.
No. 54, Northumberland ouest,—William Sykes, d'Hamilton, écuyer.
No. 55, Northumberland est,—Carmen Magnus Gould, de Castleton, écuyer.
No. 56, Peterborough ouest,—John Joseph Hall, de Peterborough, écuyer.
No. 57, Peterborough est,—Peter Pieree, de Havelock, écuyer.
No. 58, Peterborough nord,—Samuel Stanley Peck, de Minden, écuyer.
No. 59, Prince-Edouard,—William Young, de Wellington, écuyer.
No. 60, Hastings ouest,—John T. Huffman, de Wallbridge, écuyer.
No. 61, Hastings est,—Nathaniel S. Appleby, de Shannonville, écuyer.
No. 62, Hastings nord,—Alpheus Field Wood, de Madoc, écuyer.
No. 63, Lennox,—Matthew William Pruyn, de Napanee, écuyer.
No. 64, Addington,—John D. Ham, de Newburg, écuyer.
No. 65, Frontenac,—Edward John Barker, de Kingston, écuyer.
No. 66, Kingston,—John Shaw, de Kingston, écuyer.
No. 67, Leeds sud,—John Layng, de New Boyne, écuyer.
No. 68, Brockville,—Stafford McBratney, d'Elizabethtown, écuyer.
No. 69, Grenville sud,—William Jackson, d'Edwardsburg, écuyer.
No. 70, Leeds et Grenville nord,—John Johnston, d'Oxford, écuyer.
No. 71, Dundas,—George Dillon, de Morrisburg, écuyer.
No. 72, Stormont,—Isaiah R. Ault, d'Aultsville, écuyer.
No. 73, Cornwall,—Alexander A. Macdonald, de St. Andrews, écuyer.
No. 74, Glengarry,—Peter Stewart, de la Rivière au Raisin, écuyer.
No. 75, Prescott,—Richard D. Byers, de Longueuil, écuyer.
No. 76, Russell,—Hugh McDougall, de Clarence, écuyer.
No. 77, Cité d'Ottawa,—Horace Lapierre, d'Ottawa, écuyer.
No. 78, Carleton, Ontario,—John Huston, de Huntley, écuyer.
No. 79, Lanark sud,—George Kerr, de Perth, écuyer.
No. 80, Lanark nord,—William Templeman, d'Almonte, écuyer.
No. 81, Renfrew sud,—John Quealy, d'Eganville, écuyer.
No. 82, Renfrew nord,—Francis Scott, de Pembroke, écuyer.
No. 83, Nipissing sud,—John McMullen, d'Eganville, écuyer.
No. 84, Nipissing nord,—John Shaw, du Lac Doré, écuyer.
No. 85, Muskoka,—George Gow, de Bracebridge, écuyer.
No. 86, Parry Sound,—Alexander George Stephens, de Parry Sound, écuyer.
No. 87, Manitoulin,—Alexander McGregor Ironside, de Manitowaning, écuyer.
No. 88, East Algoma,—Robert David Perry, de Spanish River Mills, écuyer.
No. 89, Algoma centre,—James Bennetts, de Wellington Mines, écuyer.
No. 90, Algoma ouest,—Edward Barnes Barron, de Fort William, écuyer.

DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC.

POUR L'ARRONDISSEMENT DE RECENSEMENT,—

No. 91, Pontiac sud,—George Mark Judgson, de Clarendon, écuyer.
No. 92, Pontiac nord,—James E. Judgson, d'Hargrave, écuyer.
No. 93, Ottawa ouest,—John Delisle, d'Aylmer, écuyer.
No. 94, Ottawa centre,—Edmund W. Murray, de Buckingham, écuyer.
No. 95, Ottawa est,—Francis Samuel McKay, de Papineauville, écuyer.
No. 96, Argenteuil,—Edward Jones, de St. André, écuyer.
No. 97, Deux-Montagnes,—Antoine Fortier, de Ste. Scholastique, écuyer.
No. 98, Laval,—Jean Théodule Pominville, de St. Vincent de Paul, écuyer.
No. 99, Terrebonne,—Joseph C. Auger, de Terrebonne, écuyer.
No. 100, L'Assomption,—Dennis Lamarche, de St. Roch, écuyer.
No. 101, Montcalm,—Joseph Edouard Beaupré, de Ste. Julienne, écuyer.
No. 102, Joliette,—Maxime Crépeau, de St. Félix de Valois, écuyer.
No. 103, Berthier,—Timothée D. Latour, de Lanoraie, écuyer.
No. 104, Montréal centre,—William Busby Lambe, de Montréal, écuyer.
No. 105, Montréal est,—Nazaire Bourgouin, de Montréal, écuyer.
No. 106, Montréal ouest,—John Joseph Curran, de Montréal, écuyer.
No. 107, Hochelaga,—Louis Napoléon Dumouchel, de St. Jean.Baptiste de Montréal, écuyer.
No. 108, Jacques Cartier,—Joseph Henri Roy, de Ste. Geneviève, écuyer.
No. 109, Vaudreuil,—L. Antoine Phaneuf, de Rigaud, écuyer.
No. 110, Soulanges,—Olivier François Prieur, de St. Zotique, écuyer.
No. 111, Beauharnois,—Joseph Abraham Massé, de Ste. Cécille de Valleyfield, écuyer.
No. 112, Chateauguay,—Charles Mentor Lebrun, de Ste. Martine, écuyer.
No. 113, Huntingdon est,—Daniel Macfarlane, d'Elgin, écuyer.
No. 114, Huntingdon ouest,—Augustin Dupuis, de St. Anicet, écuyer.
No. 115, Laprairie,—Louis Coutlée, de Laprairie, écuyer.
No. 116, Napierville,—Joseph Gaspard Laviolette, de Napierville, écuyer.
No. 117, St. Jean, Québec,—Jean U. Tremblay, de Lacolle, écuyer.
No. 118, Chambly,—Napoléon Mongeau, de Longueuil, écuyer.
No. 119, Verchères,—Joseph Napoléon Azarie Archambeault, de Varennes, écuyer.
No. 120, Richelieu,—Pierre Gelina, de St. Aimé, écuyer.
No. 121, St. Hyacinthe,—J. Adolphe Chicoine, de St. Hyacinthe, écuyer.
No. 122, Bagot,—John Henderson, de St. Liboire, écuyer.
No. 123, Rouville,—Solyme Bertrand, de St. Mathias, écuyer.
No. 124, Iberville,—Didace Tassé de Iberville, écuyer.
No. 125, Missisquoi,—David Thacher Rhodes Nye, de Phillipsburg, écuyer.
No. 126, Brome,—Thomas Anson Knowlton, de Knowlton, écuyer.
No. 127, Shefford,—Michel Adrien Bessette, de Stukely nord, écuyer.
No. 128, Maskinongé,—George Fleury, de St. Léon, écuyer.
No. 129, St. Maurice sud,—Jean Baptiste Lemaitre Duaime, de St. Barnabé, écuyer.
No. 130, St. Maurice nord,—Magloire McLeod, des Trois-Rivières, écuyer.
No. 131, Trois-Rivières,—Nazaire Lefebvre Denoncourt, des Trois-Rivières, écuyer.
No. 132, Champlain sud,—Joseph Onésime Méthot, de Ste. Anne de la Pérade, écuyer.
No. 133, Champlain nord,—Narcisse Pierre Massicotte, de Ste. Geneviève de Batiscan, écuyer.
No. 134, Yamaska,—Joseph Lemaitre, de Pierreville, écuyer.
No. 135, Nicolet,—Joseph Ignace Lecomte, de St. Jean-Baptiste de Nicolet, écuyer.
No. 136, Drummond,—Edmond Cox, de Drummondville, écuyer.
No. 137, Arthabaska,—James Goodhue, d'Arthabaskaville, écuyer.
No. 138, Richmond, Québec,—James Boutelle, de Danville, écuyer.

No. 139, Wolfe,—Joseph Zoel Cyr Maquelon, de St. Camille, ecuyer.
No. 140, Sherbrooke,—George Lanigan, de Sherbrooke, écuyer.
No. 141, Stanstead,—Increase Bullock, de Georgeville, écuyer.
No. 142, Compton,—Lewis McIvor, de Robinson, écuyer.
No. 143, Portneuf,—Charles Marcotte, de Deschambault, écuyer.
No. 144, Comté de Québec,—Tiburce Charest, de Beauport, écuyer.
No. 145, Québec ouest,—John Doyle, de Québec, écuyer.
No. 146, Québec centre,—Guillaume Amyot, de Québec, écuyer.
No. 147, Québec est,—Jean-Baptiste Hamel, de Québec, écuyer.
No. 148, Montmorency,—François Xavier Turcotte, de St. Jean, Isle d'Orléans, écuyer.
No. 149, Charlevoix,—Joseph Hamel, de Malbaie, écuyer.
No. 150, Chicoutimi,—Ovide Bossé, de Chicoutimi, écuyer.
No. 153, Ville de Lévis,—L. J. Augure Bernier, de Lévis, écuyer.
No. 154, Comté de Lévis,—Adelstan Lemoyne De Martigny, de St. Romuald d'Etchemin, écuyer.
No. 155, Lotbinière,—Louis Lemay, de Ste. Croix, écuyer.
No. 156, Mégantic,—Charles Pezard de Champlain, de St. Ferdinand d'Halifax, écuyer.
No. 157, Beauce ouest,—Gustave Taschereau, de St. Joseph la Beauce, écuyer.
No. 158, Beauce est,—Henri J. J. Duchesnay, de Québec, écuyer.
No. 159, Dorchester ouest, Daniel Trachy, de Ste. Hénédine, écuyer.
No. 160, Dorchester est,—Nicodème Audet, de St. Anselme, écuyer.
No. 161, Bellechasse nord,—Louis Nazaire Roy, de St. Valier, écuyer.
No. 162, Bellechasse sud,—Pantaléon Forgues, de St. Michel, écuyer.
No. 163, Montmagny,—James Oliva, de Montmagny, écuyer.
No. 164, L'Islet,—Louis Eugène Tremblay, de St. Roch des Aulnets, écuyer.
No. 165, Kamouraska,—Louis Bégin, de Kamouraska, écuyer.
No. 166, Témiscouata,—Jean-Baptiste Beaulieu, de St. George de Kakouna, écuyer.
No. 167, Rimouski ouest,—P. Louis Gauvreau, de Rimouski, écuyer.
No. 168, Rimouski est, —George Sylvain, Jun., du Bic, écuyer.
No. 169, Bonaventure,—Louis Robitaille, de New Carlisle, écuyer.
No. 170, Gaspé ouest,—John Perrée, de Ste. Anne des Monts, écuyer.
No. 171, Gaspé centre,—George Dumaresq, Basin de Gaspé, écuyer.
No. 172, Gaspé sud,—L. George Harper, de Percé, écuyer.
No. 173, Ile de la Magdeleine—Jean-Baptiste Félix Painchaud, de l'île Amherst écuyer.

DANS LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Pour l'Arrondissement de Recensement,—

No. 174, St. Jean, Nouveau-Brunswick,—James Gerow, de St. Jean, écuyer.
No. 175, Charlotte,—Arthur M. Hill, de St. Stephen, écuyer.
No. 176, King's, Nouveau-Brunswick, David Sinnott, de Studholm, écuyer.
No. 177, Queen's, Nouveau-Brunswick,—James Reid, de Gagetown, écuyer.
No. 178, Sunbury, Reuben Hoben, de Burton, écuyer.
No. 179, York, Nouveau-Brunswick,—Alfred F. Street, de Fredericton, écuyer.
No. 180, Carleton, Nouveau-Brunswick,—John T. Allan, de Woodstock, écuyer.
No. 181, Victoria, Nouveau-Brunswick,—Robert Caldwell, de Grand Falls, écuyer.
No. 182, Restigouche, David Sadler, de Dalhousie, écuyer.
No. 183, Gloucester,—Samuel H. Napier, de Bathurst, écuyer.
No. 184, Northumberland, Nouveau-Brunswick,—John Maltby, de Newcastle, écuyer.
No. 185, Kent, Nouveau-Brunswick,—Théophile Bilodeau, de Cocaigne, écuyer.
No. 186, Westmoreland,—Robert A. Chapman, de Dorchester, écuyer.
No. 187, Albert,—John A. Beatty, de Hillsborough, écuyer.

DANS LA PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Pour l'Arrondissement de Recensement,—

No. 188, Hants,—Charles Cochran, de Scotch Village, écuyer.
No. 189, Kings, Nouvelle-Ecosse,—George Wentworth Barnaby, de Cornwallis, écr.
No. 190, Annapolis,—James Monaghan, d'Annapolis, écuyer.
No. 191, Digby, Laughlin McKay, de la baie Ste. Marie, écuyer.
No. 192, Yarmouth,—Forman Hatfield, de Yarmouth, écuyer.
No. 193, Shelburne,—Francis Homer, de Shelburne, écuyer.
No. 194, Queen's, Nouvelle-Ecosse,—Joshua N. Freeman, de Liverpool, écuyer.
No. 195, Lunenburg,—Robert Lindsay, de Lunenburg, écuyer.
No. 196, Halifax Ouest,—William M. Brown, d'Halifax, écuyer.
No. 197, Halifax Est,—John D. Tupper, de Middle Musquodoboit, écuyer.
No. 198, Cumberland,—John D. Kinnear, d'Amherst, écuyer.
No. 199, Colchester,—George Reading, de Truro, écuyer.
No. 200, Pictou,—Simon H. Holmes, de Pictou, écuyer.
No. 201, Antigonish,—Alexander McIntosh, d'Antigonish, écuyer.
No. 202, Guysborough, Thomas Condon, de Guysborough, écuyer.
No. 203, Inverness,—John D. Cameron, de Mabou, écuyer.
No. 204, Victoria, Nouvelle-Ecosse,—Donald McLean, de Baddeck, écuyer.
No. 205, Cap Breton,—Thomas C. Hill, de Sydney, écuyer.
No. 206, Richmond, Nouvelle-Ecosse,—Edward E. Binet, d'Arichat, écuyer.

Rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil le 16 janvier 1871.

Vu la recommandation de l'honorable ministre de l'agriculture, en date du 11 janvier 1871, le comité est d'avis que d'après la 14ème section de l'acte du recensement, la formule du serment que doivent prêter et souscrire tous commissaires-recenseurs, les énumérateurs et toute autre personne employée pour mettre à exécution les dispositions de cet acte, soit pour se procurer les renseignements requis en premier lieu par le recensement, ou soit pour la revise et la compilation des rapports, ou tout autre travail qui s'y rattache, ou pour s'enquérir de toute matière qui a trait au recensement, avant d'entrer en fonctions sera la suivante :—

Je, (A. B.) dument nommé, en vertu de " l'acte du recensement, pour être (nom de la charge, ou emploi de la personne qui prête le serment) jure solennellement et sincèrement que je remplirai, au meilleur de mon habileté, fidèlement et exactement tous et chacun des devoirs de la charge qui m'est confiée, conformément aux dispositions du dit acte et de toute proclamation, et de tous ordres en conseil et instructions émis en conformité d'icelui. Ainsi que Dieu me soit en aide.

Aussi que tel serment soit prêté devant le ministre de l'agriculture, ou de son député, ou devant tout juge, protonotaire ou greffier d'aucune cour de record, ou devant tout juge de paix duement qualifié, ou devant officier du recensement, ou commissaires-recenseur qui aura lui-même d'abord prêté le même serment.

Aussi, qu'il soit fait rapport de chaque serment ainsi prêté, et qu'il soit enregistré dans le département de l'agriculture, de la manière voulue par les règlements du département, ou par les instructions spéciales qu'il plaira au ministre de l'agriculture d'émettre à cet effets de temps à autre.

(Certifié.)

Wm. H. Lee,
Greffier du Conseil Privé.

A l'Honorable Ministre de l'Agriculture, etc.,

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 16 *janvier* 1871.

Sur la recommandation de l'honorable ministre de l'agriculture en date du 14 janvier 1871, le comité est d'avis que, relativement à la 8ème section de l'acte du recensement, la nomination des énumérateurs qui devront être nommés en vertu des dispositions de l'acte, soit faite par les commissaires-recenseurs, sous l'autorisations du ministre de l'agriculture de la manière suivante, et soit sujette aux règlements ci-après indiqués.

1o. Pour chaque sous-arrondissement de recensement il sera nommé un énumérateur ou autant d'énumérateurs qu'il plaira au ministre de prescrire ou d'autoriser.

2o. Le choix des personnes qui devront être nommées, se fera d'après les instructions et l'autorisation du ministre de l'agriculture.

3o. Chaque énumérateur sera nommé par une lettre qui devra être signée par le commissaire-recenseur, d'après la forme qu'il plaira au ministre de l'agriculture de prescrire et d'autoriser.

(Certifié.)

WM. H. LEE,
Greffier du Conseil Privé.

A l'Honorable Ministre de l'Agriculture, etc., etc., etc.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général, en conseil le 4 *février* 1871.

Le comité du conseil a eu devant lui le mémoire, en date du 30 janvier 1871, de l'honorable ministre de l'agriculture, soumettant à sa considération certains tableaux qu'il a fait préparer sous l'autorité de la vingt-quatrième clause de " l'acte de recensement," indiquant le tarif des honoraires ou de la rémunération des différents commissaires et énumérateurs du recensement qui seront employés conformément au dit acte, et vu le rapport du bureau de la trésorerie, le comité recommande respectueusement à Votre Excellence de vouloir bien l'approuver sous l'autorité de la dite 24ème clause de " l'acte de recensement."

(Certifié.)

WM. H. LEE,
Greffier du Conseil Privé.

A l'Honorable Ministre de l'Agriculture, etc., etc., etc.

TARIF DES HONORAIRES OU DE LA RÉMUNÉRATIONS DES DIFFÉRENTS COMMISSAIRES DU RECENSEMENT.

1. Pour la correspondance avec le département et les officiers du recensemet,—études personnelles,—l'instruction des énumérateurs,—examen et correction des cahiers des énumerateurs—et dresser un rapport à être transmis au ministre de l'agriculture,—

Au commissaires de chaque district de recensement, un honoraire de cinquante piastres et, de plus, un honoraire de quatre piastres par chaque cent familles enregistrées.

2. Pour tous autres devoirs et pour couvrir les dépenses, comprenant spécialement le partage et la distribution des documents, les frais de voyage dans son district, et autres charges incidentes à son office,—

a. Au commissaires de chacun des districts de recensement suivant, savoir :—

No. 90. Algoma ouest,
151. Saguenay, et
No. 152. Labrador,

Un honoraire dont le montant sera ci-après déterminé par ordre en conseil ;

b. Au commissaire de chacun des districts de recensement suivants, savoir :

No. 84. Nipissing nord,
88. Algoma est,
52. Pontiac nord,
No. 93. Ottaoua ouest,
130. St. Maurice nord, et
150. Chicoutimi.

Un honoraire de cent soixante et quinze piastres ;

c. Au commissaire de chacun des districts de recensement suivants, savoir :

No. 83. Nipissing sud,
94. Ottawa centre,
95. Ottawa est,
133. Champlain nord,
168. Rimouski est,
169. Bonaventure,
No. 170. Gaspé ouest,
177. Queen, Nouveau-Brunswick,
179. York, Nouveau-Brunswick,
181. Victoria, Nouveau-Brunswick, et
184. Northumberland, Nouveau-Brunswick,

Un honoraire de cent cinquante piastres ;

d. Au commissaire de chacun des districts de recensement suivants, savoir :

No. 28. Bruce nord,
36. Grey sud,
37. Grey nord,
58. Peterborough nord,
62. Hastings nord,
64. Addington,
85. Muskoka,
86. Parry Sound,
87. Manitoulin,
89. Algoma centre,
142. Compton,
166. Temiscouata,
167. Rimouski ouest,
171. Gaspé centre,
172. Gaspé sud,
174. St. Jean, Nouveau-Brunswick,
175. Charlotte,
176. King, Nouveau-Brunswick,
178. Sunbury,
180. Carleton, Nouveau-Brunswick,
182. Restigouche,
183. Gloucester,
No. 185. Kent, Nouveau-Brunswick,
186. Westmoreland,
187. Albert,
188. Hants,
189. King, Nouvelle-Ecosse,
190. Annapolis,
191. Digby,
192. Yarmouth,
193. Shelburne,
194. Queen's, Nouvelle-Ecosse,
195. Lunenburg,
196. Halifax ouest,
197. Halifax est,
198. Cumberland,
199. Colchester,
200. Pictou,
201. Antigonish,
202. Guysborough,
203. Inverness,
204. Victoria, Nouvelle-Ecosse,
205. Cape Breton, et
206. Richmond, Nouvelle-Ecosse,

Un honoraire de cent vingt-cinq piastres ;

e. Au commissaire de chacun des districts de recensement suivants, savoir :

No. 1. Essex,
2. Kent, Ontario,
3. Bothwell,
4. Lambton,
25. Huron sud,
26. Huron nord,
27. Bruce sud,
35. Wellington nord,
41. Simcoe sud,
42. Simcoe nord,
43. York nord,
49. Ontario nord,
53. Victoria nord,
75. Prescott,
76. Russell,
78. Carleton, Ontario,
79. Lanark sud,
80. Lanark nord,
81. Renfrew sud,
No. 82. Renfrew nord,
91. Pontiac sud,
96. Argenteuil,
97. Deux-Montagnes,
99. Terrebonne,
101. Montcalm,
102. Joliette,
103. Berthier,
112. Chateauguay,
113. Huntingdon est,
125. Missisquoi,
126. Brome,
127. Shefford,
128. Maskinongé,
129. St. Maurice sud,
135. Nicolet,
136. Drummond,
137. Arthabaska,
138. Richmond, Québec,

No. 139. Wolfe,
141. Stanstead,
143. Portneuf,
144. Comté de Québec,
148. Montmorency,
149. Charlevoix,
155. Lotbinière,
No. 156. Megantic,
157. Beauce ouest,
158. Beauce est,
163. Montmagny,
164. L'Islet, et
165. Kamouraska.

Un honoraire de cent piastres ;

f. Au commissaire de chacun des districts de recensement suivants, savoir :

No. 5. Elgin ouest,
6. Elgin est,
7. Middlesex ouest,
8. Middlesex nord,
9. Middlesex est,
11. Norfolk sud,
12. Norfolk nord,
13. Oxford sud,
14. Oxford nord,
15. Brant sud,
16. Brant nord,
17. Haldimand,
18. Monck,
19. Welland,
21. Lincoln,
22. Wentworth sud,
23. Wentworth nord,
29. Perth sud,
30. Perth nord,
31. Waterloo sud,
32. Waterloo nord,
33. Wellington sud,
34. Wellington centre,
38. Halton,
39. Peel,
40. Cardwell,
44. York ouest,
45. York est,
48. Ontario sud,
50. Durham ouest,
51. Durham est,
52. Victoria sud,
54. Northumberland ouest,
55. Northumberland est,
56. Peterborough ouest,
57. Peterborough est,
59. Prince-Edouard,
No. 61. Hastings est,
63. Lennox,
65. Frontenac,
67. Leeds sud,
69. Grenville sud,
70. Leeds nord, et Grenville,
71. Dundas,
72. Stormont,
74. Glengarry,
98. Laval,
100. L'Assomption,
107. Hochelaga,
108. Jacques-Cartier,
109. Vaudreuil,
110. Soulanges,
111. Beauharnois,
114. Huntingdon ouest,
115. Laprairie,
116. Napierville,
117. St. Jean, Québec,
118. Chambly,
119. Verchères,
120. Richelieu,
121. St. Hyacinthe,
122. Bagot,
123. Rouville,
124. Iberville,
132. Champlain sud,
134. Yamaska,
140. Sherbrooke,
151. Comté de Lévis,
159. Dorchester ouest,
160. Dorchester est,
161. Bellechasse nord,
162. Bellechasse sud, et
173. Isles de la Madeleine.

Un honoraire de soixante et quinze piastres ;

g. Au commissaire de chacun des district de recensement suivants, savoir :

No. 10. London,
20. Niagara,
24. Hamilton,
46. Toronto ouest,
47. Toronto est,
No. 60. Hastings ouest,
66. Kingston,
68. Brockville,
73. Cornwall,
77. Ottawa, cité,

No. 104. Montréal centre,
105. Montréal est,
106. Montréal ouest,
131. Trois-Rivières,
No. 145. Québec ouest,
146. Québec centre,
147. Québec est, et
153. Ville de Lévis

Une allocations de cinquante piastres.

3. Le tout, néanmoins sujet à réduction, de manière à ne pas excéder dans l'ensemble un montant total de quatre piastres, pour chaque jour de service effectif établi.

TARIF DES HONORAIRES OU RÉMUNÉRATION DES DIFFÉRENTS ÉNUMÉRATEURS.

1. Pour remplir, d'une manière convenable, reviser et corriger (autant qu'il peut être nécessaire de le faire) tous les tableaux,—

A chaque énumérateur, un honoraire au taux de trois piastres par chaque dix-huit familles enregistrées,—et aussi à chaque énumérateur à l'exception de ceux qui seront employés dans les limites d'une cité dont la population s'élève à dix milles âmes ou plus, un autre honoraire au taux de trois piastres par chaque dix-huit milles de distance continue de chemin-passant ou route parcourue pour faire son énumération ; mais le retour ou tout second voyage fait sur le dit parcours ou sur aucune partie d'icelui, non plus que l'espace parcouru pour entrer sur une propriété ou en sortir ne seront pas considérés comme faisant partie d'aucune telle distance.

2. Pour tous autres devoirs, comprenant spécialement les conférences avec le commissaire pour recevoir leurs instructions, pour remettre à celui-ci les cahiers et pour couvrir toutes dépenses,—

A chaque énumérateur un honoraire de vingt piastres.

3. Le tout, néanmoins, sujet à réduction de manière à ne pas excéder, dans l'ensemble, un montant total de trois piastres pour chaque jour de service effectif établi.

ETAT et compte mensuels de toutes les sommes dépensées sous l'autorité de l'acte du recensement, du 1er juillet 1870 au 28 février 1871.

1870.		$ cts.	
Juillet	Rémunération des officiers et employés	513 08	
	Frais de route do	270 08	
	Achat et copie de cartes générales et de sections	86 00	
			869 16
Août.......	Rémunération des officiers et employés	1,552 00	
	Frais de route do	332 60	
	Impressions	1 25	
	Achat et copie de cartes générales et de sections	396 00	
			2,281 85
Septembre..	Rémunération des officiers et employés	1,327 50	
	Frais de route do	322 79	
	Papeterie	149 13	
	Impressions	19 50	
	Achat et copie de cartes	79 00	
			1,897 92
Octobre	Rémunération des officiers et employés	1,470 00	
	Frais de route do	575 17	
	Achat et copie de cartes	424 35	
			2,469 52
Novembre..	Rémunération des officiers et employés	2,547 50	
	Frais de route do	926 11	
	Papeterie	86 85	
	Achat et copie de cartes	364 10	
	Dépenses contingentes	10 50	
			3,935 06
Décembre ..	Rémunération des officiers et employés	2,545 00	
	Frais de route do	1,036 83	
	Papeterie	985 54	
	Impressions	383 05	
	Achat et copie de cartes	494 50	
	Dépenses contingentes	8 40	
			5,453 32
1871.			
Janvier.....	Rémunération des officiers et employés	2,807 91	
	Frais de route do	1,063 23	
	Papeterie	6,253 05	
	Impressions	991 88	
	Achat et copie de cartes	24 55	
			11,140 62
Février.....	Rémunération des officiers et employés	2,801 16	
	Frais de route do	960 23	
	Papeterie	1,838 90	
	Impressions	2,007 62	
	Achat et copie de cartes	163 50	
	Dépenses contingentes	104 96	
			7,876 37
			35,923 82

No. 64.

RAPPORT

Du Ministre de l'Agriculture, conformément à l'acte du recensement.

[*Conformément à la recommandation du comité des impressions, ce rapport n'est pas imprimé.*]

REPONSE

A une Adresse du 6 courant, demandant un rapport indiquant le montant distribué en vertu de l'acte seigneurial à chaque municipalité, d'après les états faits en 1864, le montant distribué d'après les états faits à venir jusqu'au 1er janvier 1871, le montant placé au crédit des diverses municipalités endettées envers le gouvernement pour des emprunts au fonds d'emprunt municipal, et les raisons pour lesquelles des changements auraient été faits dans le mode de distribution.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT,
Ottawa, 12 avril 1871.

ETAT No. 1, indiquant la population en 1861 des municipalités ayant droit à l'indemnité seigneuriale, d'après les rapports faits au bureau de l'Auditeur et imprimés dans les comptes publics de 1866, et telle que définitivement établie au 1er janvier 1871, avec remarques indiquant les raisons des changements opérés.

Municipalités.	Population en 1861. Telle que portée dans les c.p. de 1866	Population en 1861. Telle que finalement établie.	Observations.
Abercrombie (partie Est)	....	495	Transféré de St. Sauveur.
Aston, St. Wenceslas	339	339	
Aberdeen	65	....	Transféré à Sheen et Aberdeen.
Aberford	....	191	Omis en 1866.
Aldfield et Onslow	1,796	1,796	
Allumettes, Ile des	1,518	1,518	
Ashford (Ste. Louise des Aulnets)	77	77	
Aylmer, Village	1,585	1,585	
Aylwin	349	349	
Aylmer et Gayhurst	935	636	Différence transférée à Lambton et Price.
Alton et Montauban	1,303	1,303	
Arundel	26	....	Transféré à Harrington et Union.
Adstock	58	....	do à Forsyth, St. Evariste de.
Addington	65	65	
Arthabaskaville	809	809	
Aumond	131	131	
Ascot	2,200	2,200	
Acton	2,703	2,703	
Anse aux Griffons	....	351	Transféré de Cap des Rosiers.
Auckland	....	4	do Newport et Auckland.
Bristol	2,021	2,021	
Beresford, Ste. Agathe	380	380	
Bégon	205	205	
Brompton	711	711	
Bury	989	989	
Barnston	3,147	2,663	Différence transférée à Coaticook.
Buckingham, Village	1,173	1,173	
Broughton	1,689	1,240	do do St. Frédéric.
Barford	690	690	
Brandon, St. Gabriel de	2,738	2,568	do do St. Jean de Matha.
Buckland	800	800	
Bouchette	400	400	
Brôme	3,136	3,136	
Bulstrode, St. Valère de	510	510	
Buckingham	2,401	2,401	
Bidwell	23	23	
Bigelow	197	197	
Blake	70	70	
Boroman	232	232	
Bouthillier	59	59	
Bagot	503	503	
Bagotville	1,194	1,194	
Blandford, Gentilly	197	197	
Blandford, Sud	310	310	
Bolton	2,526	2,526	
Chester, Ouest	1,876	1,876	
Chester, Est	1,524	1,524	
Clarendon	2,358	2,358	
Chichester	538	538	
Calumet, Ile du	1,050	1,050	
Chertsey	927	927	
Callières	273	273	
Cleveland	1,910	1,910	
Cox	2,142	2,142	

ETAT No. 1, indiquant la population en 1861 des municipalités ayant droit à l'indemnité seigneuriale, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Population en 1861. Telle que portée dans les c.p. de 1866	Population en 1861. Telle que finalement établie.	Observations.
Carleton	950	950	
Cranbourne	415	415	
Clifton	544	544	
Cap des Rosiers	1,060	709	Différence transférée à Anse aux Griffons.
Caxton, St. Barnabé	860	741	do do Caxton, St. Elie.
Cameron	237	237	
Chatham	3,754	3,754	
Chicoutimi	3,177	3,177	
Cap Chat	450	450	
Cathcart (partie)	252	....	Transféré à St. Côme.
Compton	2,986	2,986	
Cawood	....	186	Omis en 1866.
Clapham	....	87	do
Chenier	....	1,135	Transfèré de Tingwick.
Caxton, St. Elie	....	119	do Caxton, St. Barnabé.
Cape Cove	....	1,134	do Percé.
Coaticook	....	484	do Barnston.
Dudley	65	65	
Denonville	159	159	
Dundee	2,091	2,091	
Danville	535	535	
Dudswell	726	726	
Durham	796	796	
Douglas	989	989	
De Sales	398	398	
Dunham	3,882	3,597	Différence transférée au Vil. de Dunham.
Denholm	213	213	
Durham, Sud	816	816	
Dunham, Village	....	285	Transféré de Dunham.
Derry, Est et Ouest	258	....	do à Mulgrave et Derry.
Dorset	8	....	do à Forsyth, St. Evariste de.
Egan	140	....	do à Egan et Kensington.
Elgin	1,069	1,069	
Eardley	1,003	1,003	
Eaton	1,905	1,905	
Escoumins	1,696	1,696	
Egan et Kensington	....	293	Transféré de comptes séparés.
Ely, Nord et Sud	1,748	1,748	
Fournier	277	277	
Franklin	1,549	1,549	
Frampton, Ouest	1,621	1,621	
Forsyth, St. Evariste de	676	742	Différence transférée de Dorset et Adstock.
Frampton, Est	1,351	1,351	
Fox et Sydenham, Nord	683	683	
Farnham, Est	1,924	1,924	
Farnham, Ouest	2,508	2,508	
Frelighsburgh	....	258	Transféré de St. Armand, Est.
Grenville	2,171	2,171	
Garthby et Stratford	677	677	
Godmanchester	2,194	2,194	
Gaspé, Baie de, Sud	520	520	
Gaspé, Baie de, Nord, et Sydenham, Sud.	478	478	
Gore	793	793	
Grande Baie	1,366	1,366	
Grantham, Wendover et Simpson	1,404	1,404	
Gosford, Colbert, et Roquement	899	899	
Granby	2,559	2,559	
Granby, Village	700	700	
Horton, Ste. Clotilde de	191	191	

ETAT No. 1, indiquant la population en 1861 des municipalités ayant droit à l'indemnité seigneuriale, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Population en 1861. Telle que portée dans les c.p. de 1866	Population en 1861. Telle que finalement établie.	Observations.
Ham, Nord	605	605	
Halifax, Nord	2,470	2,470	
Halifax, Sud	2,342	2,342	
Hunterstown	716	716	
Hinchinbrooke	2,722	2,722	
Hemmingford }	4,007	{ 2,630	
Havelock }		{ 1,377	
Hull	3,710	3,710	
Hope	992	992	
Hereford	365	365	
Hamilton	1,300	1,300	
Hincks	263	263	
Hatley	2,279	2,279	
Hébertville	1,225	1,225	
Harrington et Union	311	347	Différence transférée d'Arundel et Montcalm.
Huntingdon, Village	684	684	
Ham, Sud	222	222	
Huddersfield	....	244	Omis en 1866.
Hartwell et Suffolk	....	307	Transféré de Ripon et Hartwell, et de Suffolk, Wells et Villeneuve.
Ixworth, St. Onézime de	784	784	
Inverness	2,481	2,481	
Ireland et Coleraine	990	990	
Kilkenny, St. Calixte de	1,493	1,493	
Kingsey, St. Félix }	2,403	{ 2,106	} Différence transférée de Warwick.
Kingsey Falls }		{ 468	
Killaly et Sicotte	35	35	
Kiamica	218	218	
Kensington	153	....	Transféré à Egan et Kensington.
Leslie et Thorne	735	....	do à comptes séparés.
Leslie	....	285	do de Leslie et Thorne.
Litchfield	1,044	1,044	
L'Avenir	1,540	1,540	
Leeds et Thetford	2,831	2,831	
Lochaber	2,099	2,099	
Lowe	819	819	
Lambton	880	....	Transféré à Lambton et Price.
Lambton et Price	....	1,229	do de Lambton, Aylmer, Gayhurst, et Price.
Lingwick	563	563	
Laterrière	816	816	
Lessard, St. Cyrille	102	102	
Linière (Marlow et Jersey)	587	587	
Mulgrave et Derry	....	258	Transféré de Derry, Est et Ouest.
Magog	1,108	1,108	
Maddington (partie)	39	39	
Montcalm	10	....	Transféré à Harrington et Union.
Morin	460	460	
Malbaie	1,067	1,067	
Milton	2,790	2,790	
Mansfield	502	502	
Montmini, St. Paul de	600	600	
Masham	1,761	1,761	
Macnider	1,235	1,235	
Melbourne et Brompton Gore	2,067	2,067	
Mann	782	782	
Melbourne, Village	243	243	
Maria	1,811	1,811	
Métapédia	309	309	
Maniwaki et McGill	222	222	
Macpès	55	55	

ETAT No. 1, indiquant la population en 1861 des municipalités ayant droit à l'indemnité seigneuriale, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Population en 1861. Telle que portée dans les c.p. de 1866	Population en 1861. Telle que finalement établie.	Observations.
Iles de la Madeleine	....	2,643	Omis en 1866.
Newport, Ditton, Chesham, et Clinton	....	399	Transféré de Newport et Auckland.
Newport et Auckland	403	....	do à l'entrée précédente et à Auckland.
Nouveau Richmond	1,510	1,510	
Newport	415	415	
Nelson	1,078	1,078	
Northfield	206	206	
Newton	1,023	1,023	
Orford	725	725	
Port Daniel	1,150	1,150	
Pontefract	127	127	
Preston	165	165	
Price	50	....	Transféré à Lambton et Price.
Polton	1,984	1,984	
Percé	2,717	1,583	Différence transférée à Cap Cove.
Plessisville, Village	686	686	
Philipsburgh, Village	393	393	
Portland	427	427	
Portage du Fort	742	742	
Princeville, Village	567	567	
Restigouche	519	519	
Roberval	769	769	
Rawdon, Ste. Julienne de	613	1,038	Différence omise en 1866.
Ripon et Hartwell	892	....	Transféré à Ripon, Hartwell, et Suffolk.
Ripon	....	604	Transféré de Ripon et Hartwell.
Rawdon, St. Patrice de	1,991	1,991	
Roxton	3,401	3,401	
St. Christophe	608	608	
St. Norbert	910	910	
Stanfold	1,583	1,583	
St. Ephrem d'Upton	962	962	
Shenley	242	242	
St. Félix de Valois	625	586	Différence transférée à St. Jean de Matha.
Shoolbred et Nouvelle	589	589	
Sutton	3,141	3,141	
Settrington	540	540	
St. Jean et Tableau	366	366	
Sherbrooke (ville)	2,974	2,974	
Standon	426	426	
St. Germain de Grantham	1,595	1,595	
St. Anicet	3,154	3,154	
St. Ambroise de Kildare	2,189	2,189	
Ste. Agathe (Leeds et Nelson)	790	790	
St. Didace	470	470	
St. Etienne	2,064	2,064	
St. Boniface (Shawinegan)	1,010	1,010	
Somerset, Nord	1,398	1,398	
St. Armand, Est	1,811	1,553	Différence transférée à Frelighsburg.
St. Armand, Ouest	1,330	1,330	
Stanbridge	5,517	5,517	
St. Alphonse de Liguori	563	563	
St. Patrice, Sherrington	2,054	2,054	
Ste. Gertrude, Maddington	200	473	Différence omise en 1866.
Suffolk, Wells et Villeneuve	139	....	Transféré à Hartwell et Suffolk, et Wells et Villeneuve.
Sheen	389	....	Transféré à Sheen et Aberdeen.
Sheen et Aberdeen	....	454	do de comptes séparés.
Stoneham et Tewkesbury	689	689	

Etat No. 1, indiquant la population en 1861 des municipalités ayant droit à l'indemnité seigneuriale, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Population en 1861. Telle que portée dans les c.p. de 1866	Population en 1861. Telle que finalement établie.	Observations.
Shipton	2,129	2,129	
Stoke	97	97	
St. Ulric de Matane	549	549	
Shefford	3,703	3,703	
Stukeley, Sud	900	900	
Stukeley, Nord	1,920	1,920	
Stanstead et Plains	4,966	4,966	
St. Sauveur	1,275	474	Différence transférée à partie E d'Abercrombie, et compte non distribué.
St. Camille	486	486	
St. Cajetan d'Armagh	648	648	
Somerset, Sud	1,911	1,911	
Ste. Modeste	634	634	
Ste. Adèle	1,450	1,450	
St. George de Windsor	1,167	620	Différence transférée à Windsor.
St. Alphonse Rodriguez	1,657	1,657	
St. Denis et Augmentation	540	540	
Stanhope	....	146	Omis en 1866.
St. Frédéric	....	449	Transféré de Broughton.
St. Albert de Warwick	....	128	do Warwick.
St. Bonaventure d'Upton	....	726	do Upton.
St. Guillaume d'Upton	....	2,216	do do
St. Jean de Matha	....	515	306 omis en 1866 ; différence transférée de St. Gabriel de Brandon et St. Félix de Valois.
Ste. Ursule	....	66	Omis en 1866.
St. Côme	....	252	Transféré de Cathcart (partie de).
Ste. Marguerite de Wexford	....	351	do Wexford.
St. Célestin	....	779	Omis en 1866.
Tingwick	2,227	1,092	Différence transférée à Chenier.
Tring, St. Victor de	1,525	1,525	
Tring, St. Ephrem de	550	550	
Tremblay, Simard, Harvey, et Bougette	1,049	1,049	
Templeton	2,644	2,644	
Tadoussac, Albert, et Saguenay	466	466	
Thorne	....	450	Transféré de Leslie et Thorne.
Upton	2,942	....	Transféré à St. Bonaventure et St. Guillaume.
Viger	1,097	1,097	
Victoriaville	600	600	
Wentworth	343	343	
Warwick	1,380	716	Différence transférée au Village de Warwick, St. Albert de Warwick et Kingsey Falls.
Warwick, Village	....	365	Transféré de Warwick.
Weedon	808	808	
Wotton	1,526	1,526	
Wolfestown	1,471	1,471	
Winslow, Nord	663	663	
Winslow, Sud	946	946	
Westbury	297	297	
Whitton, Hampden, et Marston	512	512	
Ware	25	25	
Wickham	856	$570\frac{5}{16}$	Différence transférée à Wickham, Ouest.
Wickham, Ouest	....	$285\frac{11}{16}$	Transféré de Wickham.
Woodbridge	499	499	
Wexford	702	351	Différence transférée à Ste. Marguerite de Wexford.
Wakefield	927	927	
Wright	362	362	
Wabasse	137	137	

ETAT No. 1, indiquant la population en 1861 des municipalités ayant droit à l'indemnité seigneuriale, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Population en 1861. Telle que portée dans les c.p. de 1866	Population en 1861. Telle que finalement établie.	Observations.
Waltham	400	400	
Whitworth, St. Antonin	558	558	
Windsor	....	547	Transféré de St. George de Windsor.
Wells et Villeneuve......	....	120	do Suffolk, Wells et Villeneuve.
York	205	205	
Total....................	281,058	286,098	

JOHN LANGTON,

Par J. SIMPSON, *Auditeur.*

BUREAU DE L'AUDITEUR, OTTAWA, 11 Avril, 1871.

ETAT No. 2, indiquant le montant distribué annuellement en vertu de l'acte seigneurial aux différentes municipalités, de 1860 à 1870 inclusivement; le montant à distribuer de 1871 (excepté lorsque le capital a été ou peut être retiré); et les sommes portées au crédit des municipalités endettées envers le fonds d'emprunt municipal du Bas-Canada.

Municipalités.	Intérêt annuel. De 1860 à 1870, inclusivement.	Intérêt annuel. Par règlement final en 1871.	A créditer pour compte du fonds d'emprunt municipal.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Abercrombie (partie Est)	79 20	78 55		
Aston, St. Wenceslas	54 24	53 80	302 12	
Aberford	30 56	30 31		
Aldfield et Onslow	287 36	285 02		
Allumettes (Ile des)	242 88	240 90		
Ashford, Ste. Louise des Aulnets	12 32	12 22		
Aylmer, Village	253 60	251 53		
Aylwin	55 84	55 38		
Aylmer et Gayhurst	101 76	100 93		
Alton et Montabaun	208 48	206 78		
Addington	10 40	10 32		
Arthabaskaville	129 44	128 39	1,561 39	
Aumond	20 96	20 79		
Ascot	352 00	349 13	4,256 48	
Acton	432 48	428 96	4,938 74	
Anse aux Griffons	....	55 70		
Auckland	....	0 64		
Bristol	323 36	320 72		
Beresford (Ste. Agathe)	60 80	60 30		
Bégon	32 80	32 53		
Brompton	113 76	112 83		
Bury	158 24	156 95		
Barnston	503 52	422 61	....	Voir Coaticook.
Buckingham, Village	187 68	186 15		
Broughton	198 40	196 78		
Barford	110 40	109 50		
Brandon, St. Gabriel de	410 88	407 53	....	Voir St. Jean de Matha.
Buckland	128 00	126 96		
Bouchette	64 00	63 48		
Brôme	501 76	497 67		
Bulstrode, St. Valère de	81 60	80 94	802 20	
Buckingham	384 16	381 03		
Bidwell	3 68	3 65		
Bigelow	31 52	31 26		
Blake	11 20	11 11		
Boroman	37 12	36 82		
Bouthillier	9 44	9 36		
Bagot	80 48	79 82		
Bagotville	191 04	189 48	2,309 88	
Blandford, Gentilly	31 52	31 26		
Blandford, Sud	49 60	49 20		
Bolton	404 16	400 87	4,887 48	
Chester, Ouest	300 16	297 71	245 58	
Chester, Est	243 84	241 85		
Clarendon	377 28	374 20		
Chichester	86 08	85 38		
Calumet (Ile du)	168 00	166 63		
Chertsey	148 32	147 11		
Callières	43 68	43 32		
Cleveland	305 60	303 11		
Cox	342 72	339 93		
Carleton	152 00	150 76		
Cranbourne	66 40	65 86		
Clifton	87 04	86 33		
Cap des Rosiers	169 60	112 52	....	Voir Anse aux Griffons.
Caxton, St. Barnabé	118 56	117 59		
Cameron	37 92	37 61		

ETAT No. 2, indiquant le montant distribué annuellement en vertu de l'acte seigneurial aux différentes municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Intérêt annuel. De 1860 à 1870, inclusivement.	Intérêt annuel. Par réglement final en 1871.	A créditer pour compte du fond d'emprunt municipal.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Chatham	600 64	595 74		
Chicoutimi	508 32	504 18	2,411 45	
Cap Chat	72 00	71 41		
Compton	477 76	473 87		
Cawood	29 76	29 52		
Clapham	13 92	13 81		
Chenier	181 60	180 12		
Caxton, St. Elie	19 04	18 89		
Cape Cove	181 44	179 96		
Coaticook	....	76 81		
Dudley	10 40	10 32		
Denonville	25 44	25 24		
Dundee	334 56	331 83		
Danville	85 60	84 90		
Dudswell	116 16	115 21		
Durham	127 36	126 32		
Douglas	158 24	156 95		
De Sales	63 68	63 16		
Dunham	575 52	570 83		
Denholm	34 08	33 80		
Dunham, Sud	130 56	129 50		
Dunham, Village	45 60	45 23		
Elgin	171 04	169 65		
Eardley	160 48	159 17		
Eaton	304 80	302 32		
Escoumins	271 36	269 15		
Egan et Kensington	46 88	46 50		
Ely, Nord et Sud	279 68	277 40	3,382 12	
Fournier	44 32	43 96		
Franklin	247 84	245 82		
Frampton, Ouest	259 36	257 24		
Forsyth, St. Evariste	118 72	117 75		
Frampton, Est	216 16	214 40		
Fox, et Sydenham Nord	109 28	108 39		
Farnham, Est	307 84	305 33		
Farnham, Ouest	401 28	398 01	4,852 56	
Frelighsburgh	41 28	40 94		
Grenville	347 36	344 53		
Garthby et Stratford	108 32	107 44		
Godmanchester	351 04	348 18		
Gaspé, Baie de, Sud	83 20	82 52		
Gaspé, Baie de, Nord, et Sydenham, Sud	76 48	75 86		
Gore	126 88	125 85		
Grande Baie	218 56	216 78	2,297 53	
Grantham, Wendover et Simpson	224 64	222 81	2,716 20	
Gosford, Colbert, et Roquement	143 84	142 67		
Granby	409 44	406 10	4,950 96	
Granby, Village	112 00	111 09	1,354 04	
Horton, Ste. Clotilde de	30 56	30 31		
Ham, Nord	96 80	96 01		
Halifax, Nord	395 20	391 98		
Halifax, Sud	374 72	371 66		
Hunterstown	114 56	113 63		
Hinchinbrooke	435 52	431 97		
Hemmingford	420 80	417 37		
Havelock	220 32	218 52		
Hull	593 60	588 76		
Hope	158 72	157 43		
Hereford	58 40	57 92		
Hamilton	208 00	206 31		

ETAT No. 2, indiquant le montant distribué annuellement en vertu de l'acte seigneurial aux différentes municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Intérêt annuel. De 1860 à 1870, inclusivement.	Intérêt annuel. Par règlement final en 1871.	A créditer pour compte du fonds d'emprunt municipal.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Hincks	42 08	41 74		
Hatley	364 64	361 67		
Hébertville	196 00	194 40		
Harrington et Union	55 52	55 07		
Huntingdon, Village	109 44	108 55	1,322 64	
Ham, Sud	35 52	35 23	323 16	
Huddersfield	39 04	38 72		
Hartwell et Suffolk	....	48 72		
Ixworth, St. Onézime de	125 44	124 42		
Inverness	396 96	393 72	4,799 64	
Ireland et Coleraine	158 40	157 11	1,915 20	
Kingsey, St. Félix	336 96	334 21		
Kingsey Falls	74 88	74 27		
Kilkenny, St. Calixte de	238 88	236 93		
Killaly et Sicotte	5 60	5 56		
Kiamica	34 88	34 60		
Leslie	117 60	45 23	....	Voir Thorne.
Litchfield	167 04	165 68		
L'Avenir	246 40	244 39		
Leeds et Thetford	452 96	449 27		
Lochaber	335 84	333 10		
Lowe	131 04	129 97		
Lambton et Price	196 64	195 04		
Lingwick	90 08	89 35	1,089 16	
Laterrière	130 56	129 50	1,578 72	
Lessard, St. Cyrille	16 32	16 19		
Linière, Marlow et Jersey	93 92	93 16		
Mulgrave et Derry	41 28	40 94		
Magog	177 28	175 84	2,143 40	
Maddington (partie)	6 24	6 19		
Morin	73 60	73 00		
Malbaie	170 72	169 33		
Milton	446 40	442 76	5,048 01	
Mansfield	80 32	79 67		
Montmini, St. Paul de	96 00	95 22		
Masham	281 76	279 46		
Macnider	197 60	195 99		
Melbourne et Brompton Gore	330 72	328 02		
Mann	125 12	124 10		
Melbourne, Village	38 88	38 56		
Maria	289 76	287 40		
Métapédia	49 44	49 04		
Maniwaki et McGill	35 52	35 23		
Macpès	8 80	8 73		
Madeleine (Iles de la)	....	419 43		
Newport, Ditton, Chesham et Clinton	64 48	63 32	....	Voir Auckland
New Richmond	241 60	239 63		
Newport	66 40	65 86		
Nelson	172 48	171 07		
Northfield	32 96	32 69		
Newton	163 68	162 35	132 30	
Orford	116 00	115 05		
Port Daniel	184 00	182 50		
Pontefract	20 32	20 15		
Preston	26 40	26 18		
Polton	317 44	314 85		
Percé	253 28	251 22		
Plessisville	109 76	108 87	674 73	
Philipsburg, Village	62 88	62 37	738 31	
Portland	68 32	67 76		

ETAT No. 2, indiquant le montant distribué annuellement en vertu de l'acte seigneurial aux différentes municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Intérêt annuel. De 1860 à 1870, inclusivement.	Intérêt annuel. Par règlement final en 1871.	A créditer pour compte du fonds d'emprunt municipal.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Portage du Fort	118 72	117 75		
Princeville, Village	90 72	89 98	1,069 12	
Restigouche	83 04	82 36		
Roberval	123 04	122 04		
Rawdon, Ste. Julienne	166 08	164 73		
Ripon	142 72	95 85	....	Voir Hartwell et Suffolk.
Rawdon, St. Patrice	318 56	315 96		
Roxton	544 16	539 72	6,277 26	
St. Christophe	97 28	96 49	363 71	
St. Norbert	145 69	144 41		
Stanfold	253 28	251 22	1,691 24	
St. Ephrem d'Upton	153 92	152 67		
Shenley	38 72	38 40		
St. Felix de Valois	93 76	93 00		
Shoolbred et Nouvelle	94 24	93 47		
Sutton	502 56	498 46		
Settrington	86 40	85 70		
St. Jean et Tableau	58 56	58 08	114 00	
Sherbrooke	475 84	471 96	5,753 72	
Standon	68 16	67 60		
St. Germain de Grantham	255 20	253 12		
St. Anicet	504 64	500 53		
St. Ambroise de Kildare	350 24	347 39		
Ste. Agathe (Leeds et Nelson)	126 40	125 37		
St. Didace	75 20	74 59	321 87	
St. Etienne	330 24	327 55		
St. Boniface (Shawinegan)	161 60	160 28		
Somerset, Nord	223 68.	221 86	2,462 56	
St. Armand, Est	248 48	246 46		
St. Armand, Ouest	212 80	211 07	2,573 00	
Stanbridge	882 72	875 52	10,674 36	
St. Alphonse de Liguori	90 08	89 35		
St. Patrice, Sherrington	328 64	325 96		
Ste. Gertrude, Maddington	75 68	75 06		
Sheen et Aberdeen	72 64	72 05		
Stoneham et Tewkesbury	110 24	109 34		
Shipton	340 64	337 86		
Stoke	15 52	15 39		
St. Ulric de Matane	87 84	87 12		
Shefford	592 48	587 65	7,164 20	
Stukely, Sud	144 00	142 83	1,740 60	
Stukely, Nord	307 20	304 70	3,715 08	
Stanstead et Plains	794 56	788 08	9,608 48	
St. Sauveur	75 84	75 22		
St. Camille	77 76	77 13	207 36	
St. Cajetan d'Armagh	103 68	102 84		
Somerset, Sud	305 76	303 27		
Ste. Modeste	101 44	100 61		
Ste. Adèle	232 00	230 11		
St. George de Windsor	99 20	98 39		
St. Alphonse Rodriguez	265 12	262 96		
St. Denis et Augmentation	86 40	85 70		
Stanhope	23 36	23 17		
St. Fréderic	71 84	71 25	329 53	
St. Albert de Warwick	20 48	20 31		
St. Bonaventure d'Upton	116 16	115 21		
St. Guillaume d'Upton	354 56	351 67		
St. Jean de Matha	82 40	81 73	....	Voir St. Gabriel de Brandon et St. Félix de Valois.
Ste. Ursule	10 56	10 47		
St. Côme	40 32	39 99		

ETAT No. 2, indiquant le montant distribué annuellement en vertu de l'acte seigneurial aux différentes municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Intérêt annuel. De 1860 à 1870, inclusivement.	Intérêt annuel. Par réglement final en 1871.	A créditer pour compte du fonds d'emprunt municipal.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
St. Célestin	....	123 62		
Tingwick	174 72	173 30		
Tring, St. Victor de	244 00	242 01	2,950 76	
Tring, St. Ephrem de	88 00	87 28	1,064 12	
Tremblay, Simard, etc	167 84	166 47	1,157 94	
Templeton	423 04	419 59		
Tadoussac, Albert et Saguenay	74 56	73 95		
Thorne	....	71 41		
Viger	175 52	174 09		
Victoriaville	96 00	95 22	915 85	
Wentworth	54 88	54 43		
Warwick	114 56	113 63	363 69	
Warwick, Village	58 40	57 92		
Weedon	129 28	128 23		
Wotton	244 16	242 17	5 79	
Wolfestown	[illegible]	233 44		
Winslow, Nord	[illegible]	105 22		
Winslow, Sud	151 36	150 13		
Westbury	47 52	47 13	574 56	
Whitton, Hampden, et Marston	81 92	81 25		
Ware	4 00	3 97		
Wickham	91 31	90 57		
Wickham, Ouest	45 65	45 28		
Woodbridge	79 84	79 19		
Wakefield	148 32	147 11		
Wright	57 92	57 45		
Wabasse	21 92	21 74		
Waltham	64 00	63 48		
Whitworth, St. Antonin	89 28	88 55		
Windsor	87 52	86 81		
Wells et Villeneuve	22 24	19 04	....	Voir Hartwell et Suffolk.
Wexford	112 32	55 70		
Wexford, Ste. Marguerite de		55 70		
Comptes non distribués	174 44	....	....	Absorbé par les nouvelles admissions.
York	32 80	32 53		
Total	45,402 60	45,402 60	122,132 80	

MÉMORANDUM.—Sur la distribution pour 1871, la somme de $4501.41 devra être déduite pour faire face aux avances faites aux îles de la Madeleine et aux autres municipalités actuellement admises à partager dans le fonds.

JOHN LANGTON,

Par J. SIMPSON, *Auditeur.*

BUREAU DE L'AUDITEUR, OTTAWA, 11 Avril 1871.

No. 66.

RÉPONSE

A une adresse de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 8 mars 1871, demandant copie des rapports d'ingénieurs et de toute correspondance avec la compagnie du chemin planchéié et empierré d'Hamilton et Port Dover, depuis le dernier état soumis ; aussi un état indiquant le montant payé par la dite compagnie à compte du prix d'achat, et le montant encore dû.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT,
OTTAWA, 13 avril 1871.

No. 67.

REPONSE

A une adresse de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 9 mars 1871, demandant un état des soumissions et autres papiers se rattachant à l'octroi du contrat pour la construction d'un nouveau bureau de poste dans la cité de Toronto.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT,
OTTAWA, 13 mars 1871.

[*Conformément à la recommandation du comité des impressions, ces réponses ne sont pas imprimées.*]

No. 68.

REPONSE

A une adresse de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 6 avril 1871, demandant copie de toute correspondance entre le gouvernement de la Puissance du Canada et le gouvernement d'aucune des provinces, ou entre le gouvernement de la Puissance du Canada et le procureur-général d'aucune des provinces, au sujet du droit ou de l'obligation du gouvernement de la Puissance ou des gouvernements locaux de payer les frais des poursuites criminelles.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE D'ETAT,
Ottawa, 13 avril 1871.

[*Conformément à la recommandation du comité des impressions, cette réponse n'est pas imprimée.*]

